

Der Bayerische Bürgermeister

7/8 | 2021

73. (103.) Jahrgang D 1575
ISSN 0723-7022

Thema des Monats

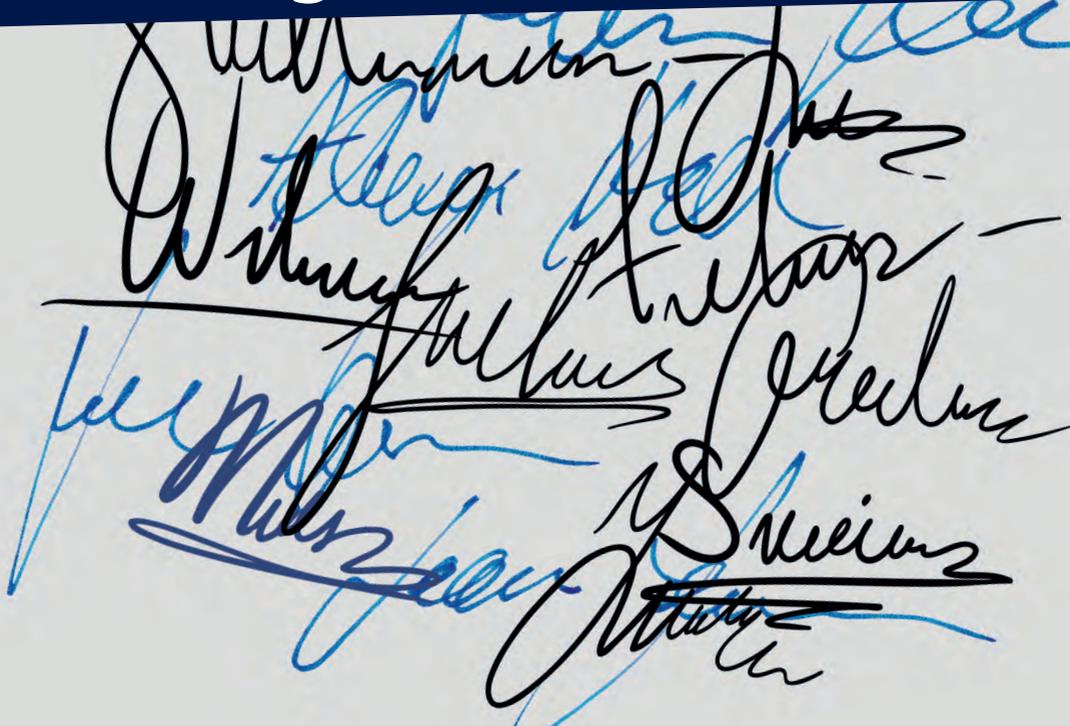
Fahrrad- freundliche Kommunen

nehmen immer mehr Fahrt auf

jehle

HZ208235

»Also, ich sehe sicheres digitales Arbeiten.«



Und was sehen Sie? Alle Kommunen, die das All-Inclusive-Paket Signaturservice für ihre Verwaltung nutzen, signieren digital und sicher. Und haben keinen Stress mit lokalen Zertifikaten, sondern Zeit für Wichtigeres.

z.B. Signaturservice

Der elektronische Workflow mit Smartcard ist im Haushalts- und Kassenwesen schon längst Normalität. Aber mehr Homeoffice benötigt mehr Flexibilität – und digitale Zertifikate, die die AKDB in ihrem BSI-zertifiziertem Rechenzentrum verwaltet. Sicher und einfach.

*Möglichkeiten
überall*

AKDB



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

„Der sesshafte Lebensstil und die Tendenz, auch für kurze Strecken auf das Auto zurückzugreifen, führt zu immer weniger körperlicher Bewegung. Außerdem belasten Kraftfahrzeuge die Luft in den Großstädten mit zusätzlichem Feinstaub. Beides trägt zu der Entwicklung von metabolischen Erkrankungen bei. Eine entsprechend angepasste Stadtplanung könnte hier breite Effekte im Sinne einer Primordialprävention erzielen, berichten die Forscher.“ so stand es im Ärzteblatt in einer Ausgabe vom September 2016 zum Thema **Fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte fördern die Gesundheit**. Seither hat sich einiges getan und die Städte und Kommunen werden immer fahrradfreundlicher. Was alles möglich ist, lesen Sie ab Seite 329.

Herzliche Grüße
Ihre
Katharina Hipp



Online verfügbar

In Ihrem Abo enthalten: Der Bayerische Bürgermeister für unterwegs

Vorschau Ausgabe 9|2021

Sicherheit

Aktuelles 326

Drei Fragen an ... 327

Oberbürgermeister Andreas Haas



Thema des Monats
Fahrradfreundliche Kommunen 328

Das Verkehrsmittel der Zukunft für Stadt und Land 329
Fahrrad fahren! 334
Fahrradhochburg Münster 337
Radstadt Gunzenhausen 343
Neumarkt i.d.OPf. – die „Fahrradfreundliche Kommune“ 350
Lindau: Die Inselstadt der RadfahrerInnen 355
Auf Straubings grünen Wegen 361
Sachstandsbericht Radverkehrsförderung in Aschaffenburg 365

Service/Impressum 369

Neues von den Herausgebern 370

Bayerischer Gemeindetag 370
Bayerischer Städtetag 374
Bayerischer Landkreistag 377
Bayerischer Bezirketag 382

AKDB 385

Obacht 386

Pflegestützpunkt in Günzburg gestartet 386
Kommunen Schritt für Schritt zum Radonschutz 387

Neue Vorschriften 389

Ausgewählt von Klaus Geiger

Destination Innenstadt

Radverkehr als Drehmoment für lebenswerte Innenstädte

Das Umdenken und Umsteigen hat begonnen: Immer mehr *Bürger*innen* steigen um aufs Rad, auf Pedelecs, auf Lastenräder oder nutzen Sharing-Angebote. Begleitet wird die individuelle Initiative zunehmend von Kommunen, welche die Aufenthaltsqualität in ihren öffentlichen Räumen steigern und gleichzeitig die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) in den Innenstädten verringern wollen. Kommunale Politik und Verwaltung sind auf dem richtigen Weg: Mit Radverkehrs- und Klimaschutzkonzepten, Green City- und Luftreinhaltungsplänen soll der Autoverkehr reduziert und auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert werden. Die Vorzeichen für eine zukunftsweisende

Fuß- und Radverkehrsförderung scheinen gut zu stehen.

Doch trotz dieser positiven Entwicklung stellen die meisten Kommunen fest, dass die Wirkungskraft der ergriffenen Maßnahmen hinter den Erwartungen zurückbleibt. Das Mobilitätsverhalten ändert sich nur gering: Die MIV-Belastung bleibt zu hoch, vielerorts nimmt sie sogar zu oder das Erreichte wird durch Rebound-Effekte aufgehoben. In der umfassenden Publikation „Destination Innenstadt – Die systemische Relevanz des Radverkehrs für die Verkehrs- & Stadtplanung“ widmet sich die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) der Frage, woher diese Diskrepanz rührt und welche Handlungsperspekti-

ven sich für die kommunale Politik und Verwaltung daraus ableiten lassen. Auf über 50 Seiten werden Schwerpunkte wie der Aufbruch zur innerstädtischen Mobilitätswende, Push & Pull-Faktoren für einen echten Mobilitätswandel sowie das strategische Planungsmarketing innerhalb einer Kommune beleuchtet.

Wie die Herausforderungen deutscher Kommunen offenbaren, reicht es für eine merkliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens nicht aus, lediglich die alternativen Mobilitätsangebote zum Auto zu verbessern. Denn derartige Pull-Maßnahmen können ihre Wirkung nicht in vollem Umfang entfalten. Soll der MIV in hohem Maße auf ein innenstadtverträgliches Niveau verringert und auf den Mobilitätsverbund verlagert werden, geht kein Weg an Mobilitätskonzepten mit umfangreichen Push-Maßnahmen vorbei: Dazu zählen die großflächige Einführung von Tempo 30, die Erhöhung von Parkgebühren und die Neuordnung des Parkraums. Erst damit sorgen Kommunen dafür, dass in ihrer Innenstadt nichts praktischer ist, als Rad zu fahren.

Das Anliegen der AGFK Bayern ist, Akzeptanz für die Radverkehrsförderung als zentraler Baustein eines weitreichenden Mobilitätskonzepts zu schaffen. Werden Auto und Rad nicht gegeneinander, sondern miteinander gedacht, wird der Radverkehr zum Drehmoment einer zukunftsfähigen Innenstadtmobilität, der eine neue Erreichbarkeit und Innenstadträume von hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität schafft. Ein Blick zu Kommunen in anderen Ländern zeigt, dass dieses neue Miteinander keine Vision ist, sondern auch von Städten in Deutschland erreicht werden kann.

Weitere Informationen:

[Tina Ringshausen, AGFK Bayern e. V.](#)



Radverkehr in Kopenhagen
© Aurel Zimmermann

Drei Fragen an ...



Andreas Haas ist Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Germering. 1964 in Regensburg geboren und in Germering aufgewachsen, absolvierte er nach dem Abitur zunächst eine Ausbildung zum Bankkaufmann, ehe er an der Ludwig-Maximilian-Universität Jura studierte. 2008 wählten ihn die Germeringerinnen und Germeringer zum Oberbürgermeister und bestätigten ihn 2014 und 2020 im Amt. Zuvor war er bereits 18 Jahre für die CSU im Stadtrat. Er ist verheiratet und hat zwei erwachsene Töchter.

... Oberbürgermeister Andreas Haas

1.

Welche Erlebnisse haben Sie nachhaltig beeinflusst und geprägt?

Nachhaltig geprägt hat mich unter anderem ein Freund und Mitarbeiter, der, obwohl schon pensioniert, noch einmal für ein halbes Jahr ins Rathaus zurückgekommen ist, um mich bei der Einarbeitung in meine damals neuen Aufgaben zu unterstützen. Seine Art der Kommunikation auf Augenhöhe ist auch meine geworden. Außerdem hat mich meine Familie und meine Mitgliedschaft in der katholischen Jugend gelehrt, wie wichtig Nachsicht, Gelassenheit und die Fähigkeit, sich selbst nicht so wichtig zu nehmen, sind. Um alles drei bemühe ich mich seitdem sehr.

2.

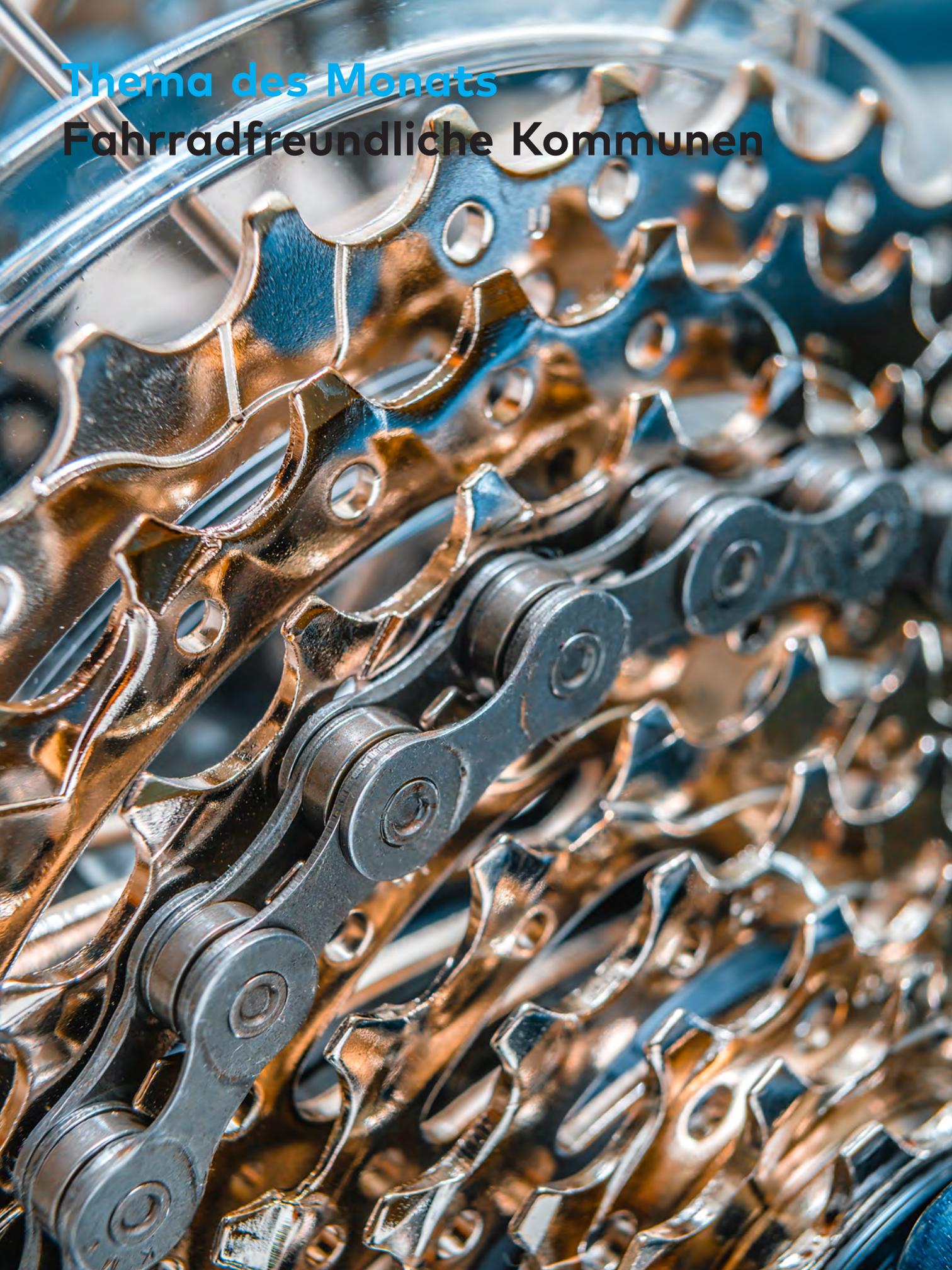
Wunsch an die Leserinnen und Leser:

Auch wenn es fast schon abgedroschen klingt, wünsche ich Ihnen vor allem Gesundheit. Und weil lachen gesund ist und im Alltag dadurch Vieles ein bisschen leichter wird, wünsche ich den Leserinnen und Lesern außerdem immer einen guten Grund zum Lachen und viele Gelegenheiten, um es miteinander zu teilen. Ich wünsche uns allen einen wunderbaren Sommer, Zeit, um die Seele baumeln zu lassen und Kraft tanken zu können. Denn die vergangenen 15 Monate waren für alle eine große Herausforderung.

3.

Wie sieht ein perfekter Tag im Amt für Sie aus?

An dem Tag habe ich Urlaub. – Nein, Spaß beiseite. Ein perfekter Tag im Amt ist einer, an dem ich hier vor Ort viele interessante Menschen treffe. Ganz egal ob bei Geschäftsterminen, Zusammenkünften mit Vereinen, Jubiläumsfeiern, Besuchen in Kitas Auch Trauungen gehören für mich zu den schönsten Aufgaben als Oberbürgermeister. Außerdem sollte Zeit für den einen oder anderen Ratsch im Treppenhaus und auf der Straße sein. Und die Stadtratssitzung am Abend endet in guten Entscheidungen, die das Wohl der Bürgerinnen und Bürger noch weiter voranbringt.

A close-up, artistic photograph of a bicycle chain and sprockets. The image is dominated by a vibrant blue and gold color palette. The chain links and sprocket teeth are in sharp focus in the foreground, while the background is a soft, out-of-focus blur of similar colors, creating a sense of depth and texture. The lighting highlights the metallic surfaces, giving them a shimmering, almost ethereal quality.

Thema des Monats

Fahrradfreundliche Kommunen

Das Verkehrsmittel der Zukunft für Stadt und Land

Mehr Radverkehr für mehr Lebensqualität

Andreas Scheuer MdB, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Fahrradfreundliche Städte und Regionen sind attraktiv und lebenswert. Wer von einer Reise in die Fahrradmetropolen Paris oder Kopenhagen zurück nach Deutschland kommt, kann schon auf den Gedanken kommen: Warum geht das in meinem Wohnort nicht auch? Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ist überzeugt: Jede Stadt kann eine Fahrradstadt sein, jede Region fahrradfreundlich. Wichtig ist, dass alle an einem Strang ziehen – Verwaltung, Stadtplaner, Verkehrsplaner, Fahrradfahrer, Fußgänger, Autofahrer. Von mehr Radverkehr profitieren wir alle.

Das Fahrrad hat alles, was es braucht, um das Verkehrsmittel der Zukunft für Stadt und Land zu werden. Es ist umweltfreundlich, braucht kaum Platz, ist leise, schnell, wendig, günstig und stößt keine Schadstoffe aus. Verkehrsbedingte Luftschadstoffe etwa reduzieren sich um 14 Prozent, wenn weniger Menschen ins Auto steigen und sich der Radverkehrsanteil um zehn Prozentpunkte erhöht. Fahrradparkplätze benötigen zudem nur zehn Prozent der Fläche eines Pkw-Stellplatzes. Radfahren ist außerdem nachweislich gesund und macht glücklich. Kein Wunder, dass es immer beliebter wird. Nicht erst seit der Pandemie liegt Radfahren im Trend.

Laut offiziellen Wirtschaftsdaten der deutschen Fahrradindustrie besitzen fast alle Menschen in Deutschland ein Fahrrad, mehr als sieben Millionen E-Bikes. Insgesamt nutzen die Bürger das Fahrrad deutschlandweit für elf Prozent ihrer Wege, in urbanen Räumen weit darüber hinaus. 44 Prozent der Menschen fahren regelmäßig Rad, also täglich oder mehrmals pro Woche. 41 Prozent wollen es künftig häufiger nutzen – Tendenz steigend (Quelle: Fahrradmonitor 2019). Das Poten-

zial für noch mehr Radverkehr in Deutschland ist riesig. Das Problem: Vielerorts fehlt eine lückenlose Radverkehrsinfrastruktur – eine, auf der Radfahren Spaß macht, schnell geht und vor allem sicher ist, ohne Hindernisse. Das wollen wir ändern.

Rund 1,5 Milliarden Euro Bundesmittel für mehr Radverkehr

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die Radverkehrsoffensive des Bundes gestartet und die Mittel für den Radverkehr deutlich auf ein nie dagewesenes Niveau aufgestockt: Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 wurden zusätzlich 900 Mio. € bis 2023 bereitgestellt.

Damit stehen für den Radverkehr allein auf Bundesebene bis 2023 Rekordmittel in Höhe von rund 1,5 Mrd. Euro im BMVI-Haushalt zur Verfügung.

Erstmals können Länder und Gemeinden Bundesmittel für Radverkehrsinfrastrukturprojekte vor Ort abrufen. Das BMVI hat dafür das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt und mit den Ländern abgestimmt. Ziel ist ein möglichst lückenloses und vom Autoverkehr getrenntes Radwegnetz in Deutschland, auch zwischen den Kommunen. Rund 660 Mio. € Finanzhilfen stehen dafür insgesamt zur Verfügung. Gefördert werden damit zum Beispiel flächendeckende Radverkehrsnetze, geschützte Radfahrstreifen, sichere und moderne Abstellanlagen oder Fahrradparkhäuser. Ziel ist es, den vorhandenen Straßenraum gerechter aufzuteilen und mehr Platz für das Rad zu schaffen.



Erst im Juni 2021 hat das Bundeskabinett beschlossen, die Mittel für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ um weitere rund 300 Mio. € zu erhöhen. Es soll um die Schwerpunkte Sanierung der vorhandenen Radinfrastruktur sowie um Fahrrad- und Pedelecparken mit Lademöglichkeit an den Schnittstellen zum ÖPNV erweitert werden. Jetzt kommt es darauf an, dass diese Mittel von den Kommunen auch abgerufen werden.

Nationaler Radverkehrsplan 3.0

Um die Infrastruktur zu verbessern, die Fördermöglichkeiten bekannter zu machen und Perspektiven aufzuzeigen, hat das BMVI in diesem Jahr den neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 3.0 veröffentlicht. So eine umfassende Strategie für ein sicheres und gutes Miteinander gab es noch nie. Bund, Länder, Kommunen und Verbände sowie zivilgesellschaftliche Gruppen haben gemeinsam alles in den Blick genommen: von der Infrastruktur über die gesetzlichen Vorschriften, die finanzielle Förderung bis hin zum Einsatz des Fahrrads in der Logistik.

Für den NRVP 3.0 wurden erstmals auch die Bürgerinnen und Bürger gefragt, was sie sich für den Radverkehr wünschen. Mehr als 2000 Ideen wurden eingereicht. Der Plan zeigt auf, was Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft in den nächsten Jahren tun müssen, um Deutschland weiter zum Fahrradland zu machen. Das Anliegen: Mehr, besserer und sicherer Radverkehr – in der Stadt und auf dem Land. Für das Fahrradland Deutschland 2030 setzt der Plan konkrete Ziele:

Die Anzahl der Wege nimmt von rund 120 auf 180 Wege je Person und Jahr zu – ohne dass dies zu Lasten der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes geht.

Die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege erhöht sich von 3,7 Kilometer auf sechs Kilometer.

Gegenüber dem Jahr 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 Prozent – trotz deutlich mehr Radverkehr.

Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

Der Nationale Radverkehrsplan bietet dafür auch konkrete Vorschläge und Handlungsempfehlungen, zum Beispiel: Beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen wird grundsätzlich ein begleitender Radweg eingerichtet. Auf Bundesebene tun wir das inzwischen bereits.

Bund, Länder und Kommunen finanzieren und bauen mehr Radschnellwege.

Der Bund erleichtert das Einrichten von Fahrradstraßen. Kommunen schaffen im öffentlichen Raum schrittweise Platz für den Radverkehr.

Städte und Gemeinden schaffen Fahrradparksysteme an den Bahnhöfen und Haltestellen von Bussen und Bahnen. Der Bund setzt sich dafür ein, dass die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Fernverkehr der Bahn ausgebaut werden.

Bund, Länder und Kommunen unterstützen den Einsatz von Lastenrädern.

Zugleich schaffen sie Verwaltungsstrukturen, Personalstellen und feste Ansprechpartner für die Aufgaben der Radverkehrsförderung.

Bündnis für moderne Mobilität und Verkehrssicherheit

Klar ist aber auch: Wir fangen nicht erst bei null an. Es passiert bereits viel in Städten, Kommunen, Ländern und auf Bundesebene. Bisher mangelte es allerdings häufig an der Kommunikation. Zusammen mit Vertretern der Länder und der kommunalen Spitzenverbände hat das BMVI deshalb 2019 das „Bündnis moderne Mobilität“ ins Leben gerufen. Gemeinsam mit den Bündnispartnern sollen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, die die Kommunen brauchen, um vor Ort den Wandel zu einer modernen Mobilität zu vollziehen.

Zu den Themen des Bündnisses gehören unter anderem die Frage nach der Aufteilung des Straßenraums, Maßnahmen für mehr Sicherheit und Platz für Radfahrer und Fußgänger oder die städtische Logistik.

Beim Thema Sicherheit konnten Bund und Länder im April 2020 mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung deutliche Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr erreichen.

Darin enthalten sind zum Beispiel ein Mindestüberholabstand für Autos, Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts, ein Grünpfeil ausschließlich für Radfahrer, ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen, die erleichterte Einrichtung von Fahrradzonen sowie Verkehrszeichen für Lastenräder.

Gemeinsam mit der Verkehrsministerkonferenz haben wir uns außerdem im April 2021 über die bis dahin streitigen Gegenstände des Bußgeldkataloges einstimmig geeinigt. Ziel ist es, jetzt zügig einen entsprechenden Verordnungsvorschlag auf den Weg zu bringen, damit das Verfahren bis spätestens zum Ende der aktuellen Legislaturperiode abgeschlossen werden kann und die erhöhten Geldbußen noch in diesem Jahr in Kraft treten können. Mithilfe all dieser Maßnahmen wollen wir schwächere Verkehrsteilnehmer besser schützen – und mehr Miteinander statt Gegeneinander im Straßenverkehr fördern.

Sonderprogramm „Stadt & Land“

Die rechtlichen Voraussetzungen sind das eine, Investitionen das andere, was eine zukunftsfähige Radverkehrspolitik auszeichnet. Denn Infrastruktur kostet Geld.

Mit dem neuen Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ setzt das BMVI eine weitere Maßnahme aus dem Klimaschutzprogramm 2030 um. Von den Ländern wurden bereits Anträge für 433 Maßnahmen eingereicht (Stand 21. Juni 2021). Die Summe der bisher beantragten und bestätigten Finanzhilfen beträgt im Juni 2021 – nur vier Monate

nach Beginn des Antragszeitraums – rund 175 Mio. Euro. 321 Maßnahmen wurden dabei bereits bestätigt, weitere 106 Projekte befinden sich bis Anfang Juli in Prüfung. Darunter sind zum Beispiel rund 137 km eigenständige Radwege, 149 km straßenbegleitende Radwege, 25 km Fahrradstraßen, 41 Radwegebrücken/-unterführungen, 24 Knotenpunkte und 1.566 Stellplätze in Fahrradabstellanlagen. Maßnahmen wie der Neubau eines Geh- und Radwegs zwischen Neuried und Gauting zeigen die schnelle und unkomplizierte Unterstützung der kommunalen Familie durch die Finanzhilfen des Bundes. Insgesamt wurden bisher mehr als 28 Mio. € für 37 Projekte aus Bayern aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ und dem Förderprogramm zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans bewilligt. Jedes dieser Projekte macht den Freistaat ein Stück fahrradfreundlicher.

Abbiegeunfälle vermeiden – Aktion Abbiegeassistent

Schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende verunfallen häufig durch rechts abbiegende Lkw oder Busse. Viele dieser Unfälle könnten durch sogenannte Abbiegeassistenten vermieden werden und im Straßenverkehr Leben retten: Sie unterstützen und entlasten Lkw- und Busfahrer in kritischen Verkehrssituationen z. B. mittels optischer oder akustischer Signale, wenn sie beim Abbiegen Radfahrende gefährden würden. Eine europaweite schrittweise verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten ist erst ab Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab Juli 2024 für neue Fahrzeuge vorgesehen. Das dauert dem BMVI zu lang. Daher setzt das BMVI mit der „Aktion Abbiegeassistent“ seit 2018 nationale Anreize für eine freiwillige Selbstverpflichtung zum Verwenden von Abbiegeassistenten. Die Aktion umfasst u. a. die Vereinbarung von Sicherheitspartnerschaften mit Unternehmen, Kommunen und Organisationen, die sich dazu verpflichten, ihren Fuhrpark mit Abbiegeassistenten nachzurüsten bzw. Neufahrzeuge mit Abbiegeassistenten anzuschaffen. Seit 2019 fördert das BMVI Abbiegeassistenten auch über das „Förderprogramm für Abbiegeassistentensysteme“. Grundsätzlich förderfähige Kraftfahrzeuge sind Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen sowie Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz. Seit 2020 steht die Förderung von Abbiegeassistenten auf zwei Säulen: Güterkraftverkehrsunternehmen mit mautpflichtigen Fahrzeugen können Abbiegeassistenten über das sogenannte „De-minimis-Programm“ fördern lassen. Über das „Förderprogramm für Abbiegeassistenten“ können seit dem vor allem Kommunen, kommunale Einrichtungen und Betriebe im mehrheitlich kommunalen Besitz Mittel für das Umrüsten ihres Fuhrparks beantragen. 2021 hat das BMVI die Fördersumme um weitere fünf Mio. € erhöht und fördert Abbiegeassistentensysteme über dieses Programm mit 14,35 Mio. €.

Investive Modellprojekte

Über die Förderrichtlinie für innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland stellt das BMVI im Zeitraum von 2020 bis 2026 weitere insgesamt rund 150 Mio. Euro zur Verfügung. Diese Mittel werden für investive Modellprojekte eingesetzt. Damit fördern wir zum Beispiel Fahrradbrücken, Unterführungen, vollautomatische Fahrradparkhäuser oder fahrradgerechte Kreuzungslösungen an großen Knotenpunkten. Denkbar sind aber auch Maßnahmen und Mobilitätskonzepte, die den Radverkehr mit anderen Verkehrsmitteln und dem Fußverkehr verknüpfen.

Konkrete Umsetzung vor Ort: Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hilft

Die Radverkehrsoffensive des Bundes ist vielfältig und bietet grundsätzlich für jede Herausforderung eine Lösung. Das BAG als zentraler Projektträger und Ansprechpartner hilft dabei schnell und unkompliziert. Auf der Internetseite des BAG finden Sie die entsprechenden Kontaktdaten: www.bag.bund.de

Darüber hinaus können auch die kommunalen Spitzenverbände, die sich in einem engen Austausch mit den Ländern befinden, hier ihre Hilfestellung leisten: der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB), der Deutsche Landkreistag (DLT) und der Deutsche Städtetag (DST). Hier gibt es viel Fachwissen und praktische Tipps. Beim BAG wird in diesem Jahr auch die neue Straßenverkehrsakademie angesiedelt, die die bisherige Fahrradakademie fortführt, weiterentwickelt und um weitere Schnittstellen, zum Beispiel zum Fußverkehr, ergänzt.

Wichtige Mittler können auch die Verbände sein: Da sind zum Beispiel die Arbeitsgemeinschaften für fahrradfreundliche Kommunen oder Städte (AGFK oder AGFS). Auch der Allgemeine Fahrradclub (ADFC) hat sich vorgenommen, die Kommunen beim Umsetzen von Fahrradkonzepten aktiv zu unterstützen.

Wichtig ist bei diesem Programm vor allem eine hinreichende Begründung der Modellhaftigkeit der Vorhaben. Die Projekte sollen Erkenntnisse aus der Praxis für andere vergleichbare Projekte, aber auch Ideen und Konzepte für weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liefern. Im vergangenen Jahr wurde zum Beispiel der Ballindamm in Hamburg mit Mitteln des BMVI weitgehend fertiggestellt. Außerdem fördert das BMVI mit 6 Mio. Euro die Planung sowie bauvorbereitende Maßnahmen der Warnowbrücke in Rostock – einer 600 Meter langen und sechs Meter breiten Fahrrad- und Fußgängerbrücke. Weitere Projekte sind die Förderung einer neuen Fahrradbrücke am Frankfurter Flughafen mit 3 Mio. Euro sowie der verkehrssichere Kreuzungsumbau mit 1,7 Millionen Euro in Darmstadt.

Radwegebau an Bundesfern- und Wasserstraßen

Das BMVI stellt außerdem etwa rund 100 Mio. € jährlich für den Radwegebau an Bundesstraßen bereit. Wir haben die Grundsätze für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen so angepasst, dass die Länder nun grundsätzlich prüfen sollen, ob beim Aus- beziehungsweise Neubau von Bundesstraßen ein Radweg mitgebaut werden kann. Darüber hinaus sollen die Länder auch prüfen, wo Radwege an Bundesstraßen nachzurüsten sind und entsprechende Konzepte erarbeiten. Das BMVI stellt außerdem gut 1 Mio. € jährlich für den radverkehrstauglichen Ausbau der Betriebswege an den Bundeswasserstraßen zur Verfügung. Um das Interesse der Kommunen und Gemeinden zu erhöhen, haben wir unseren Förderanteil erhöht und übernehmen seit dem 1. Januar 2020 90 statt zuvor 50 Prozent der Kosten des Ausbaus.

Radschnellwege für Pendler

Um Länder und Gemeinden bei Planung und Bau von Radschnellwegen zu unterstützen, stellt der Bund seit 2017 pro Jahr Finanzhilfen in Höhe von 25 Mio. Euro bereit, die auch überjährig zur Verfügung stehen.

Radschnellwege bringen Radler auf die Überholspur. Auf diesen exklusiv für sie reservierten Strecken mit bestimmten baulichen Standards kommen Radfahrende schnell und sicher ans Ziel. Radschnellwege haben eine großzügige Breite, möglichst geringe Steigungen, eine hohe Belagsqualität und sind bis auf wenige Ausnahmen ohne Stopp zu befahren. Damit sind Radschnellwege insbesondere für urbane Räume und Metropolregionen interessant und können eine echte Alternative insbesondere für Pendler sein.

Das Förderprogramm trifft seitens der Länder und Kommunen auf sehr positive Resonanz. Unter den Radschnellwegen, die bereits eine Förderzusage des BMVI erhalten haben, sind zum Beispiel die Strecken Garching/Unterschleißheim – München und Erlangen – Herzogenaurach. Weitere Förderanträge aus Bayern wurden angekündigt.

Im Zuge des Klimapakets wurde diese Förderung bis 2023 auf 50 Mio. Euro jährlich verdoppelt. Der Bund beteiligt sich mit durchschnittlich 75 Prozent an den Kosten für die Planung und den Bau. Gefördert werden auch der Umbau von Kreuzungspunkten sowie die Sicherheitsausstattung der Wege inklusive Beleuchtung. Interessierte Gemeinden oder Gemeindeverbände können beim jeweiligen Land Anträge stellen.

Neue Informationsstelle „Fahrradparken an Bahnhöfen“ für Kommunen

Besonders zielführend ist die Kombination vom Radverkehr mit anderen klima- und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Mit dem Rad zum Bahnhof und dann weiter mit der Regional- oder S-Bahn – so sieht zum Beispiel modernes Pendeln aus. Voraussetzung dafür ist aber, dass die Menschen ihr Fahrrad am Bahnhof sicher und unkompliziert abstellen können. Genau dafür haben wir jetzt eine Anlaufstelle eingerichtet, die zum Beispiel Kommunen beim Einrichten von modernen Fahrradabstellanlagen oder Fahrradparkhäusern informiert und unterstützt. Am 1. Juli 2021 hat die neue Informationsstelle „Fahrradparken an Bahnhöfen“ ihre Arbeit aufgenommen. Die Informationsstelle wird von der DB Station&Service AG betrieben und vom BMVI im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt & Land“ finanziert. Die Anlaufstelle bündelt Informationen, berät und gibt Know-how aus der Praxis weiter. Sie wird einen Internetauftritt unter <https://radparken.info/> und eine Hotline einrichten und unter anderem über eine mögliche Finanzierung, Eigentums- und genehmigungsrechtlichen Fragestellungen oder bauliche und gestalterische Umsetzungsmöglichkeiten informieren. Außerdem wird es regelmäßige Informationsveranstaltungen, Vor-Ort-Besuche und Fachkonferenzen geben. Das ist eine Riesenchance für Städte und Gemeinden, ein echtes Angebot gerade auch für Berufspendler zu schaffen.

Stiftungsprofessur Radverkehr

Mein Ziel: Bei allen Verkehrsmaßnahmen in der Stadt und auf dem Land soll das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel von Anfang an mitgedacht werden – sei es in der Gesetzgebung, in der Verkehrsplanung oder in der Innovationsforschung. Deshalb haben wir Radverkehr zum Uni-Fach gemacht. Mit einem Volumen von 11,5 Mio. Euro fördert das BMVI erstmals Radverkehrs-Professuren und Masterstudiengänge Radverkehr an sieben Hochschulen in Wuppertal, Frankfurt, Karlsruhe, Wiesbaden, Wolfenbüttel, Wildau und Kassel. Wir stellen Radfahrern und Verwaltung so Verbündete an die Seite, die ihr Know-how in Zukunft gezielt vor Ort einsetzen können.

Städte und Kommunen, die attraktiv, zukunftsfähig und für die junge Generation interessant sein möchten, setzen auf mehr Radverkehr. Nie waren die Voraussetzungen dafür besser als heute.

Fahrrad fahren!

Jeder kann nahezu jederzeit einen Beitrag zum Kampf gegen den Klimawandel leisten

Professor Dr. Siegfried Balleis, Alt-Oberbürgermeister der Stadt Erlangen,
Gründungsmitglied und Vorsitzender Beirat des AGFK Bayern

Während der Corona-Krise und mit dem Aufkommen von Elektrorädern hat das Fahrradfahren einen ungeahnten Aufschwung erlebt.

Der Bewusstseinswandel im Hinblick auf die umweltfreundlichste Form der Mobilität, nämlich dem Radfahren, hat sich beginnend in Kommunen, vor allem in NRW und Bayern, inzwischen auf die Politik in Landes- und Bundesebene übertragen. So hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung die Investitionsmittel für den Zeitraum von 2021 bis 2023 auf deutlich über 600 Mio. Euro angehoben. Mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen hat sich in den einzelnen Bundesländern und vor allem auch in Bayern ein starker Partner etabliert, der diesen Bewusstseinswandel auf breiter Front unterstützt und dazu beiträgt, das Fahrradfahren immer populärer zu machen.

Das Fahrradfahren – ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz für jeden Einzelnen

Spätestens mit den extrem heißen Sommern der Jahre 2018, 2019 und 2020 und dem Unwetter-Sommer 2021 mit seinen z. T. sintflutartigen Überschwemmungen, die in Deutschland vielfach ganze Stadtquartiere unter Wasser setzten, dürfte jedem klar geworden sein, dass unser Klima aus den Fugen geraten ist.

Inzwischen haben nahezu alle wichtigen politischen Akteure, beginnend mit der Pariser Klimakonferenz 2015, den Entschlüssen des Europäischen Parlaments und der Neufas-

sung des Klimaschutzgesetzes durch den Deutschen Bundestag nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts die notwendigen Beschlüsse gefasst.

Doch Beschlüsse zu fassen ist das eine, konkrete Maßnahmen umzusetzen, das andere. Dabei ist es immer besonders leicht, Einschnitte bei anderen zu fordern, solange sie einen nicht selbst betreffen.

Es gibt aber auch außerordentlich wirksame Möglichkeiten, wie jeder Einzelne von uns dazu beitragen kann, sich im Kampf gegen den Klimawandel zu engagieren. Einen wichtigen Beitrag, den jeder von uns praktisch täglich leisten kann, liegt im Bereich der Mobilität.

Ein Bewusstseinswandel ist notwendig, um so oft wie möglich auf das Auto zu verzichten und auf das Rad umzusteigen

Viele Bürgerinnen und Bürger nutzen häufig aus Bequemlichkeit das Auto, das „eben vor der Tür steht“, selbst wenn man für Fahrten von gerade mal fünf Kilometer ohne Weiteres das Fahrrad nutzen könnte. Es ist deshalb eminent wichtig, bei allen Bürgerinnen und Bürgern das Bewusstsein dafür zu schaffen, möglichst viele Fahrten mit dem Fahrrad zu unternehmen und so weit wie möglich auf das Auto zu verzichten.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK), die am 17. Februar 2012 in Erlangen gegründet wurde, hat in den vergangenen Jahren sehr viel erreicht, um das Fahrradfahren in den Städten und Gemeinden des Freistaats Bayern zu fördern und die Infrastruktur entsprechend auszubauen und die Sicherheit zu verbessern.

Erlangen war als Ort für die Gründung der AGFK prädestiniert, da die Universitätsstadt bereits zweimal in den neunziger Jahren den Titel „Bundeshauptstadt für Natur und Umweltschutz“ verliehen bekommen hatte und weil der ehemalige Oberbürgermeister der Stadt, Dr. Dietmar Hahlweg, bereits in den siebziger Jahren seiner Zeit weit voraus war. Er hat das Fahrradfahren populär gemacht, während in den meisten anderen Städten noch die „autogerechte Stadt“ gepredigt wurde. Folgerichtig hat die AGFK ihren Sitz in Erlangen.

Aufgaben und Funktionen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen

Vom Zeitpunkt ihrer Gründung an hat die AGFK für die Förderung des Radverkehrs einen besonderen Schwerpunkt auf das Thema der Vernetzung der Kommunen gelegt. So war es immer erklärtes Ziel, mit Hilfe von Projekt- und Öffentlichkeitsarbeit eine fahrradverkehrsfreundliche Mobilitätskultur in den Mitgliedskommunen zu schaffen.

Mitglied der AGFK zu werden, wurde aber von Anfang an von klaren Kriterien abhängig gemacht. Dem Aufnahmeprozess geht eine „Vorbereitung“ durch eine unabhängige Fachkommission voraus, die den Stand der Fahrradfreundlichkeit der jeweiligen Kommune überprüft und entsprechende Handlungsempfehlungen gibt. Erst dann ist ein Beschluss der AGFK zur Aufnahme in den Verein möglich. Innerhalb von vier Jahren nach der „Vorbereitung“ muss dann allerdings auch noch die „Hauptbereisung“ durchgeführt werden, in deren Rahmen die Bewertungskommission abschließend feststellt, ob die Kommune den Aufnahmekriterien der AGFK Bayern gerecht wird.

Nach erfolgreicher Absolvierung schlägt der Vorstand des Vereins dem zuständigen Ministerium der bayerischen Staatsregierung vor, die Auszeichnung fahrradfreundliche Kommune in Bayern zu verleihen. Dieser Titel wird allerdings nicht auf Dauer vergeben, sondern hat nur für einen Zeitraum von sieben Jahren Bestand.

Geburtshelfer bei der Gründung waren neben dem Staatsminister des Innern, Joachim Herrmann, auch der Bayerische Städtetag vertreten durch Herrn Thomas Kostenbader und den Autor, damals amtierender Oberbürgermeister der Stadt Erlangen. Zum Zeitpunkt der Gründung waren es bereits 38 bayerische Kommunen, die die AGFK aus der Taufe gehoben haben.

Starkes Wachstum der AGFK

Bereits in der Zeit der Gründungsvorsitzenden der AGFK Bayern, der ehemaligen Umweltreferentin der Stadt Erlangen, Frau Marlene Wüstner, ist es gelungen, nicht nur die großen Städte in Bayern zum Mitmachen zu gewinnen, sondern auch viele mittlere und kleine Kommunen. Unter ihrem Nachfol-

ger, dem Fürther Landrat Matthias Diessl, ist die AGFK Bayern nunmehr zur zweit wichtigsten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Deutschland angewachsen und rangiert mit inzwischen 83 Kommunen und 30 Kommunen im „Kandidatenstatus“ nunmehr auf Augenhöhe mit dem bevölkerungsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen.

Die AGFK Bayern verfügt auch über einen Beirat, der in den ersten Jahren vom ehemaligen Münchner Oberbürgermeister Christian Ude geleitet wurde, bevor dieser diese Aufgabe 2017 an den Autor übertrug. Aufgabe des Beirats, dem Persönlichkeiten aus den unterschiedlichsten Organisationen, darunter auch der Verwaltungsdirektor des Bayerischen Rundfunks, angehört, ist es, den Verein bei dessen Arbeit zu unterstützen.

Einbindung der AGFK auf europäischer Ebene

Inzwischen ist die AGFK Bayern nicht nur auf bayerischer Ebene engagiert, sondern ist auch Bestandteil eines europäischen Netzwerks, nämlich dem European Institute of Innovation and Technology (EIT) für den Bereich Urban Mobility. Als assoziiertes Mitglied arbeitet die AGFK daran mit, lebenswerte Städte zu schaffen und gleichzeitig befriedigende Lösungen für das Thema Mobilität zu gewährleisten. Die Mitglieder und Partner des Netzwerks stammen aus den Bereichen Industrie, Forschung und Bildung. In diesem Netzwerk ist neben den „Fahrradstädten“ Amsterdam und Kopenhagen auch die bayerische Landeshauptstadt München vertreten. Aufgabe der AGFK Bayern ist es, dieses Netzwerk durch Erfahrungen und Kenntnisse im Bereich der Fahrrad-Mobilität zu bereichern.

Bei den EITs handelt es sich um eine Gründung der Europäischen Union mit dem Ziel, die Zusammenarbeit der leistungsfähigen Institute, Universitäten und industriellen Forschungszentren zu stärken. Das EIT seinerseits koordiniert die Arbeit und Finanzierung der sogenannten Wissens- und Innovationsgemeinschaften (Knowledge and Innovation Communities, KICs). Neben dem EIT Urban Mobility gibt es beispielsweise auch das EIT Health, EIT Climate etc.

Beitrag des Radfahrens für die Schaffung sauberer Luft in unseren Städten

Welche Bedeutung ein hoher Anteil des Radverkehrs am Modal-Split zukommt, ist dem Autor bei seiner Tätigkeit als Sonderbeauftragter der Bundesregierung für das „Sofortprogramm saubere Luft“ deutlich geworden. Hatten im Jahr 2017 beispielsweise noch 90 Städte in Deutschland die durch das EU-Parlaments festgesetzten Grenzwerte in Höhe von 40 µg Stickoxid pro Kubikmeter überschritten, so waren es im Jahr 2020 nur noch 6 Städte. Die Städte mit hohen Stickoxidwerten zeichneten sich regelmäßig durch einen relativ geringen Anteil des Radverkehrs aus.

Thema des Monats

Wenn man vergleicht, dass im Schnitt der deutschen Städte der Anteil des Radverkehrs an der gesamten Mobilität gerade einmal 11 % ausmacht, in der Stadt Erlangen oder beispielsweise der Stadt Münster aber deutlich über 30 %, so wird daraus ersichtlich, dass in den allermeisten Städten beim Ausbau des Radverkehrs „noch sehr viel Luft nach oben“ ist. Wer mit dem Rad unterwegs ist, emittiert nur einen Bruchteil an CO₂ im Verhältnis dazu, wenn er mit dem Auto fährt, oder wenn er fliegt, oder den Bus oder die Bahn nutzt.

Beitrag des Radfahrens für unsere Gesundheit

Außerdem dient das Fahrradfahren auch der eigenen Gesundheit. Bereits bei der morgendlichen Fahrt in das Büro oder in den Betrieb kommt der Kreislauf in Schwung und das allgemeine Wohlbefinden steigt.

Inzwischen haben sich auch viele weitere Aktionen fest etabliert, wie beispielsweise das Stadtradeln oder die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Beide Aktionen erfreuen sich von Jahr zu Jahr größerer Beliebtheit und es gelingt, immer mehr Bürgerinnen und Bürger für das Radfahren zu begeistern. So haben sich im Corona-Jahr 2020 über 550.000 Menschen an der Stadtradeln-Aktion beteiligt und haben dabei 140 Mio. km zurückgelegt und dadurch zu einer Einsparung von 17.000 Tonnen CO₂ beigetragen.

Einen außerordentlichen Schub hat das Radfahren sowohl durch die immer populärer werdenden e-bikes einerseits und auch durch die Corona-Krise andererseits erhalten. Die elektrische Unterstützung des Radfahrens hat nicht nur im Bereich der Freizeitnutzung, sondern auch bei Berufspendlern eine außerordentliche Ausdehnung der Reichweite auch bei anspruchsvoller Topographie gebracht und man kann heute mit Fug und Recht von einem ausgesprochenen Fahrradboom sprechen.

Die Corona-Krise hat ihrerseits auch zu einer starken Zunahme des Radverkehrs geführt, da Radfahren als die

„coronakompatibelste Form der Mobilität“ bezeichnet werden kann. Zum einen muss man naturgemäß einen Mindestabstand zu den anderen Verkehrsteilnehmern halten und zum anderen bewegt man sich permanent an der frischen Luft.

Radfahren bedeutet aber auch Verantwortung für die anderen Verkehrsteilnehmer und insbesondere die Fußgänger

Bei aller Begeisterung der Werbung für das Radfahren darf aber nicht übersehen werden, dass Radfahrer auch eine besondere Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und insbesondere gegenüber Fußgängern besitzen. Häufig ist zu beobachten, dass Mitmenschen, die als Autofahrer die Verkehrsregeln genau beobachten, in dem Zeitpunkt, in dem sie auf den Rad sitzen, sich „als bessere Menschen“ fühlen, manchmal Verkehrsregeln missachten und leider auch zu wenig Rücksicht auf Fußgänger nehmen. Ein derartiges Rowdytum einiger schadet dem Ansehen des Radfahrens und wir sind alle gut beraten, dem Einhalt zu gebieten.

Bundesweite Vertretung der AGFK ist notwendig

Im Verhältnis zu den politischen Entscheidungsträgern konnte die AGFK bis zum heutigen Zeitpunkt nur gegenüber der jeweiligen Landespolitik wirksam werden. Ein Verhandeln auf Augenhöhe mit dem BMVI gab es bisher nicht. Es wäre für die Zukunft zu wünschen, dass die Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen der einzelnen Bundesländer sich zu einem Bundesverband zusammenschließen, damit man die Verwurzelung in die einzelnen Kommunen bündeln kann, um mit einer Stimme beispielsweise gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auftreten zu können.

Fahrradhochburg Münster

Viele Maßnahmen führen zum Erfolg

Phillip Oeinck und Katharina Thomalla, Fahrradbüro der Stadt Münster

Münster ist zweifelsfrei eine Fahrradmetropole und als solche auch über die Bundesgrenzen bekannt. Auch deshalb schätzen Bürgerinnen und Bürger sowie Gäste die Lebens- und Aufenthaltsqualität.

In Münster fährt jeder Rad. Alle Bevölkerungs- und Altersgruppen schätzen das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag: In Summe sind dies heute über 400.000 Wege, die täglich in der Stadt mit dem Rad zurückgelegt werden. Jeder Münsteraner sitzt im Tagesdurchschnitt 20 Minuten im Fahrradsattel. Für die Beliebtheit der „Leeze“ (hiesige Bezeichnung des Fahrrads) sprechen zahlreiche Gründe: Die Promenade als autofreier, rund 4,5 Kilometer langer Verteilerring um die Innenstadt, die mit 3.300 Stellplätzen größte Radstation Deutschlands am Hauptbahnhof, über 500.000 Fahrräder bei 315.000 Einwohnern.

Die Fahrradfreundlichkeit wurde Münster zuletzt beim ADFC-Fahrradklimatest 2020 erneut attestiert: Bei den Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern erhielt Münster den zweiten Platz. Der hohe Stellenwert des Radverkehrs in Münster ist über die Jahrzehnte „gewachsen“ und lässt sich nicht an einzelnen Maßnahmen festmachen.

Es gibt viele Gründe, warum Münster zu einer Fahrradstadt geworden ist. Sicherlich spielen uns die vielen Studierenden und die flache Topographie in die Karten. Nichtsdestotrotz sind es nicht nur die „äußeren Umstände“, die dazu geführt haben. Denn Münster hat früh begonnen, den Fahrradverkehr zu fördern. Schon 1928 wurde hier der erste Radweg gebaut. In den späten 40er- und frühen 50er-Jahren wurde ein ganzes Netz an Radwegen angelegt, damals noch mit der Intention, Platz für den Kfz-Verkehr zu schaffen. Wenngleich Radverkehrsförderung zu Beginn eine Begleiterscheinung der vorrangig auf Autos ausgerichteten Infrastrukturplanung war, so änderte sich das Bild in den 60ern: Es wurde gezielt

begleitende Rad-Infrastruktur gebaut, zum Beispiel öffentliche Abstellplätze für Fahrräder, um Angebote zu schaffen und der hohen Nachfrage gerecht zu werden. Außerdem wurde der Radverkehr an Knoten und Ampeln besonders gesichert, Furten wurden markiert. In den späten 70ern wurden dann die Einbahnstraßen in beide Richtungen für Fahrräder freigegeben, um die Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes zu erhöhen und seit Anfang der 90er kamen eigene Fahrradstraßen hinzu. Münster hat außerdem Fußgängerzonen für Radfahrer freigegeben und einige bike&ride-Anlagen für Pendler eingerichtet.

In der jüngeren Vergangenheit wurde stetig und mit steigendem Tempo an der Förderung des Radverkehrs weitergearbeitet. Derzeit stehen insbesondere die 14 Velorouten in die Außenstadteile und Umlandgemeinden, neue Qualitätsstandards für Fahrradstraßen (flächige Roteinfärbung, mind. 4 m Breite, Bevorrechtigung, in 2020 5,5 km baulich umgestaltet), eine neue Fahrradnetzplanung 2.0 und die 27 Kilometer lange Kanalpromenade (4 m Breite und adaptiv beleuchtet) im Fokus. Aber auch kleinere Maßnahmen – wie zum Beispiel Ampeltrittbretter, Leezenboxen – tragen dazu bei, dass die Münsteranerinnen und Münsteraner die „Leeze“ im Alltag ausgesprochen häufig nutzen. Nachfolgend werden die wichtigsten Projekte detaillierter vorgestellt:

Projekt Fahrradnetz 2.0

Münster hat im Vergleich zu allen Großstädten Deutschlands den höchsten Fahrradverkehrsanteil – rund 43 % aller Wege werden mit dem Rad zurückgelegt. Trotz der vielen umgesetzten und laufenden Fahrradprojekte besteht weiter Handlungsbedarf. Es gilt, die Fahrradinfrastruktur entsprechend der wachsenden Nachfrage und Ansprüche zu erweitern.



Visualisierung der zur Zeit im Bau befindlichen Kanalpromenade
© Stadt Münster

Denn: viele Radwege sind zu eng und haben teilweise eine schlechte Oberfläche. Dies schränkt sicheres Fahren sowie den Verkehrsfluss ein und bietet Radfahrenden wenig Komfort. Um das Radfahren auf ein neues Niveau zu heben, entwickelt das Amt für Mobilität und Tiefbau zusammen mit international renommierten Planungsbüros das neue Fahrradnetz 2.0 – mit einer lückenlosen Fahrradinfrastruktur und mehr Platz für Fahrräder.

Ziel der Netzplanung ist der einfache, komfortable und sichere Fahrradverkehr von Tür zu Tür, der in das städtische Gesamtverkehrsnetz integriert ist. Dabei steht nicht der einzelne Radweg im Fokus, sondern das Fahrradnetz als Ganzes. Vom Kfz-Strasennetz ist das bekannt. Da gibt es auch eine Unterscheidung der Straßen je nach Funktion: Hauptstraßen, Nebenstraßen, Erschließungsstraßen. Eine solche Routenabstufung mit entsprechenden Qualitäten entwickelt die Stadt Münster mit der Netzplanung auch für den Radverkehr.

Die Netzplanung versteht sich als systematisches Vorgehen, das im Rahmen einer Bestandserfassung und -analyse Mängel und Defizite identifiziert und anschließend einen Fahrplan

für die Zukunft festlegt. Priorisierte Maßnahmen führen dann Schritt für Schritt zu einem zukunftsfähigen Fahrradnetz.

Die Beteiligung der Bürgerschaft ist hierbei zentrales Element: Mithilfe eines öffentlichen Wegetrackings konnten Radfahrende den Planerinnen und Planern wichtige Daten liefern und die Netzplanung einem „Realitätscheck“ unterziehen. Und auch im weiteren Verlauf des Prozesses wird die Bürgerschaft zur Mitwirkung aufgefordert.

Projekt Kanalpromenade

Bereits im Radverkehrskonzept von 2016 ist das Ziel formuliert worden, durch eine asphaltierte und durchgängige Rad-schnellverbindung am Dortmund-Ems-Kanal den Radfahrenden eine komfortable Verbindung über die gesamte Stadtstrecke von 27 km zu ermöglichen und damit den Radverkehrsanteil in Münster insgesamt zu erhöhen. Dieser im Jahr 2019 gestartete, einseitige Ausbau des kanalbegleitenden Betriebsweges, die sog. „Kanalpromenade“, verläuft von der Stadt-

grenze Senden bis zur Gelmer Brücke nahe der Stadtgrenze zu Greven.

Zusätzlich zur Asphaltierung und Verbreiterung des Betriebsweges auf drei bis vier Meter wird eine adaptive Beleuchtung installiert, die erst anspringt, wenn sich jemand nähert.

Nachdem eine Straßenlaterne passiert wurde, schaltet sich die Beleuchtung automatisch ab. Das schafft Sicherheit für Radfahrende und Zufußgehende, ist energiesparend und verringert den Einfluss auf die Umwelt. Auch die an Münster grenzenden Kreise Coesfeld und Steinfurt unternehmen zurzeit Bestrebungen, den kanalbegleitenden Weg nach ähnlichen Standards auszubauen. So ergäbe sich künftig eine starke Radverkehrsachse durch das Münsterland.

Die Kanalpromenade ist ein Gemeinschaftsprojekt der Stadt Münster und der Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes. Um den Bau kümmert sich die Stadt Münster, während die Finanzierung des Großprojektes zum überwiegenden Anteil durch den Bund erfolgt.

Die Umsetzung dieses Projektes erfolgt abschnittsweise. Während der Bauphase wird die Bürgerschaft regelmäßig über die anstehenden Maßnahmen inkl. kurzfristig auftretender, baubedingter Einschränkungen auf der städtischen Homepage informiert, die fortlaufend aktualisiert wird. Auch während des gesamten Umsetzungszeitraumes wird eine proaktive Pressearbeit betrieben, um Ziel und Zweck der Maßnahme zu erläutern und den Bekanntheitsgrad des Projektes zu erhöhen.

Der Dialog mit der Stadtgesellschaft ist ein wichtiges Element im Kommunikationskonzept für das Projekt Kanalpromenade. So wurde Anfang 2020 im Bauabschnitt 5 eine Umfrage gestartet, in der die interessierte Öffentlichkeit die adaptive Beleuchtung nach verschiedenen Kriterien bewerten konnte. Zudem sind öffentliche Baustellenführungen und Vor-Ort-Gespräche geplant, um mit allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern ins Gespräch zu kommen. In Kooperation der Stadt Münster mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion des Bundes sowie den Naturschutzverbänden wird es ein umfassendes Informationsangebot geben.

Projekt Velorouten

Mit den 14 Velorouten, die die Räte der zwölf Kommunen der Stadtregion Münster beschlossen haben, sollen komfortable, direkte und verkehrssichere Fahrradwege geschaffen werden. Diese verbinden die Kommunen der Stadtregion mit den Außenstadtteilen und dem Oberzentrum Münster und sind nach Fertigstellung ein attraktives Angebot für den innerregionalen Alltagsrad- und Fahrradpendlerverkehr. Start- oder Endpunkt der 14 Routen sind jeweils zentrale Punkte in den Hauptorten der Umlandgemeinden. Die Velorouten werden vorwiegend am Bestand orientiert ausgebaut und verkehrssicher optimiert. Dafür wurden in der Stadtregion Münster einheitliche, qualifizierte Mindestanforderungen definiert (u. a. Asphaltierung, weiße Fahrbahnrandmarkierung außerorts, Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und

Fahrbahn). Allein in der Stadt Münster werden mehr als 140 Kilometer Velorouten entstehen – allesamt beleuchtet.

Die Routen befinden sich in unterschiedlichen Umsetzungsstadien: Während die Route Telgte – Münster in weiten Teilen schon Gestalt angenommen hat, befinden sich andere Routen in der Vorplanung oder sind noch im Stadium der Trassenfindung.

Öffentlichkeitswirksam begleitet wird dieses Projekt seit Herbst 2020 mit einem eigenen Internetauftritt. Unter <https://www.veloregion.de/> kann sich die interessierte Bürgerschaft nicht nur über den Hintergrund sowie Ziel und Zweck von Velorouten informieren, sondern wird auch transparent über den Stand der Umsetzung und Baumaßnahmen auf allen Velorouten in Kenntnis gesetzt. Da die Velorouten sukzessiv für die Bevölkerung „sichtbar“ werden, wird es zukünftig verstärkt darum gehen, den Bekanntheitsgrad der Marke „Veloroute“ zu steigern. Ein extern beauftragtes Marketingbüro unterstützt die Stadtregion dabei, eine Kommunikationsstrategie inklusive entsprechender Maßnahmen für eine gelungene Außendarstellung zu entwickeln.

Die Stadtregion ist ein Zusammenschluss von verschiedenen Baulastträger, die auch den Ausbau des Radwegenetzes als gemeinsames Projekt verstehen: Kommunen, Kreise und der Landesbetrieb Straßen NRW. Die Velorouten sind ein Bekenntnis dieser engagierten Akteure für ein neues Radwegformat und stehen für ein Zusammendenken in Mobilitätsfragen und für ein gemeinsames Lebensgefühl in der Stadtregion. Die Velorouten sollen mehr Menschen zum Umstieg auf das Rad motivieren, damit das Radeln im Alltag noch selbstverständlicher wird.

Projekt Fahrradstraßen

In Münster gelten seit Juli 2019 durch den Rat politisch beschlossene und einheitliche Qualitätsstandards für die Gestaltung bestehender sowie geplanter Fahrradstraßen, wie sie in den Niederlanden bereits seit vielen Jahren umgesetzt werden. Ziel dieser „Fahrradstraßen 2.0“ ist es, den öffentlichen Verkehrsraum neu zu verteilen, damit Radfahrenden im Alltag eine komfortable, sichere und zügige Fahrt ermöglicht werden kann.

- Fahrradstraßen haben Vorrang gegenüber einmündenden Nebenstraßen. Die Bevorrechtigung ermöglicht durchgängig flüssiges Radfahren.
- Für die bestehenden und die geplanten Fahrradstraßen ist eine Fahrgasse von mindestens vier Metern Breite vorgesehen. Da zu breite Fahrgassen zu erhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führen, soll die Fahrgassenbreite maximal fünf Meter zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz betragen. Das Parken wird nach dem neuen Konzept häufig nur noch auf einer Straßenseite möglich sein und teilweise sogar beidseitig entfallen müssen. Komfort und Sicherheit der Radfahrenden profitieren – das Risiko von Unfällen durch Dooring oder ein- und ausparkende Kfz wird signifikant gesenkt. Gleichzeitig ergibt sich ein Mehr

Thema des Monats

an Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner.

- Gerade weil einige Fahrradstraßen vom Kfz-Verkehr als Schleichwege genutzt werden, ist zu prüfen, ob der Kfz-Verkehr eingeschränkt werden kann. So können die betreffenden Fahrradstraßen nur für den Anliegerverkehr freigegeben oder Sackgassen sowie Einbahnstraßenregelungen eingeführt werden.
- Die Fahrgasse (ausgenommen Sicherheitstrennstreifen und Parkstände) wird flächig rot eingefärbt, zusätzlich werden die Einmündungsbereiche zur Erhöhung der Aufmerksamkeit markiert und gegebenenfalls durch gestaltete „Torsituationen“ (z. B. Aufpflasterungen, beidseitige Inseln) hervorgehoben.

Bis Ende 2020 konnten acht Fahrradstraßen realisiert werden, in denen diese bisher deutschlandweit einzigartigen Qualitätsstandards vollumfänglich angewendet werden. Hierbei kamen ganz bewusst unterschiedliche Markierungs- bzw. Bauverfahren zum Einsatz, um aus den gewonnenen Erfahrungen für zukünftige Anwendungen lernen zu können. Wenn in einzelnen bestehenden Fahrradstraßen die Qualitätsstandards nicht kurzfristig umzusetzen sind, kommen zunächst Übergangslö-

sungen zum Tragen. Zum Beispiel dann, wenn der Straßenraum in seiner Fläche begrenzt ist, aber dennoch vielfältig genutzt wird (Durchfahrtsverkehr, Parken, Fußverkehr, etc.). In diesen Fahrradstraßen sollen besonders die Einmündungsbereiche umgestaltet werden: Dort kommen eine farbliche Kennzeichnung und die Umwandlung einzelner Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze zum Einsatz. So werden die Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert und die Gehwege vom Fahrradparken entlastet. Interimslösungen sind auch dort vorgesehen, wo in absehbarer Zeit ohnehin umfangreiche Baumaßnahmen in der Straße nötig sind.

In der Öffentlichkeit haben bei der Umsetzung der Qualitätsstandards kontroverse Diskussionen insbesondere dann stattgefunden, wenn Kfz-Stellplätze aufgrund der geforderten Fahrgassenbreiten wegfallen mussten. Um die Akzeptanz der Fahrradstraßen 2.0 zu steigern, hat sich die Stadtverwaltung Leitlinien für die Kommunikation gesetzt, die an zukünftig umzusetzenden Straßen Anwendung finden. Fokus ist nicht nur eine transparente und crossmediale Information der Bürgerschaft, sondern insbesondere die frühzeitige Beteiligung. Diese kann bereits dann stattfinden, wenn Vorplanungen vorliegen. Inhaltlich geht es vor allem um die Ausgestaltung



Die Bismarckallee in Münster ist eine Fahrradstraße 2.0 mit den politisch beschlossenen Qualitätsstandards.

© Patrick Schulte



Der Leezenflow bietet flüssiges Radfahren ohne Stopps.

© Leonie Winkelmann und Magdalena Schmitz

alternativer Mobilitätsangebote (Car-Sharing, E-Mobilität, Fahrradstellplätze), die Qualitätsstandards hingegen stehen nicht zur Diskussion. In 2021 und den Folgejahren werden zahlreiche weitere Fahrradstraßen 2.0 umgesetzt.

Die mit der Umsetzung der Qualitätsstandards einhergehende Entscheidung der Flächenumverteilung im Straßenraum hat den zweiten Platz beim Deutschen Fahrradpreis 2021 in der Kategorie „Infrastruktur“ erhalten und bei dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2020 eine Anerkennung bekommen.

Service und Komfort im Radverkehr

Um den Radverkehrsanteil in Münster weiter zu erhöhen, bedarf es neben einer quantitativ und qualitativ guten Fahrradinfrastruktur auch der Umsetzung von Kleinmaßnahmen

im Bereich Service und Komfort. Dadurch kann das „Lebensgefühl Fahrrad“ gestärkt werden, damit Radfahren in Münster allen Menschen Spaß macht. Zu nennen sind hier u. a. folgende Maßnahmen:

- In Münster existiert ein stadtweites Netz von frei zugänglichen Luftpumpen- sowie Fahrradservicestationen. Insbesondere an Universitäts- und Hochschulstandorten ergänzen diese das Angebot der privatwirtschaftlichen Fahrradläden und Radstationen, die nur während ihrer Öffnungszeiten für Radfahrende zugänglich sind. Radfahrenden bieten diese Stationen die Möglichkeit, unkompliziert und schnell Kleinstreparaturen am Fahrrad vorzunehmen und platte Reifen wieder aufzupumpen.
- In anderen Städten, wie z. B. Kopenhagen, sind Ampeltrittbretter bereits länger bekannt. In Münster konnte

die Umsetzung Ende 2018 an insgesamt sechs Modellstandorten getestet werden. Sie ermöglichen Radfahrenden an Ampelanlagen einen komfortablen Halt, ohne absteigen zu müssen und damit auch ein schnelles wieder anfahren. Da diese kostengünstige Maßnahme viele positive Rückmeldungen aus der Bürgerschaft erhalten hat, wird die Errichtung an weiteren Standorten nun fortgesetzt.

- Der Grüne-Welle-Assistent Leezenflow bietet Radfahrenden die Möglichkeit, schon mehrere Meter vor der nächsten Straßenkreuzung zu erkennen, wie lange die aktuelle Ampelphase noch andauert. Die Radfahrenden können dementsprechend ihre Geschwindigkeit anpassen – das ist nicht nur komfortabel, sondern führt im Idealfall auch zu weniger Rotlichtverstößen. Entwickelt wurde das System im Rahmen des Münster-Hack 2019, im Frühjahr 2021 wurde es an der Promenade/Hörster Straße zu Testzwecken installiert und derzeit evaluiert.

Fazit

Die Fahrradstadt Münster möchte noch mehr Menschen für das Radfahren begeistern. So soll der Radverkehrsanteil mittelfristig auf 50% gesteigert werden. Dafür hat sich Münster auf den Weg gemacht, die teils in die Jahre gekommene Infrastruktur den aktuellen Herausforderungen und Ansprüchen anzupassen. Beispielhaft zu nennen sind hier die dynamische Bevölkerungsentwicklung, Verkehrszunahme, gestiegene Nutzungsansprüche, begrenzte Flächenverfügbarkeit, Klima- und Umweltschutz sowie die technische Weiterentwicklung des Fahrrades als Verkehrsmittel (E-Bikes, Lastenräder).

Die Fahrradstadt Münster hat sich unter diesen Vorzeichen das ehrgeizige Ziel gesetzt, den Mobilitätswandel aktiv zu gestalten und hierfür unter anderem richtungweisende, mutige infrastrukturelle Lösungen zu finden. Denn Münster will und wird noch entschlossener, als in den vergangenen Dekaden, neue Wege für eine zukunftsweisende Fahrradmobilität gehen.

So gelingt bedarfsgerechter Wohnraum!



Die Sammlung von Expertenbeiträgen, mit direktem Praxisbezug für alle Beteiligten.

- › Die Verantwortlichen in den Rathäusern gewinnen fundierte Erkenntnisse zu bedarfsgerechtem, sozialgerechtem und flächennachhaltigem Wohnen.
- › Praktiker/innen auf Verwaltungs- und Planungsseite erhalten konkrete Hilfestellung, z.B. in Sachen Bedarfsermittlung und zukunftsgerechter Gemeindeentwicklung.
- › Der praxisnahe Bezug ist gegeben durch zahlreiche konkrete Best-Practice-Beispiele.

Brandl/Dirnberger/Miosga/Simon
Wohnen im ländlichen Raum/Wohnen für alle
Bedarfsgerechte und (flächen-)nachhaltige
Planungs- und Umsetzungsstrategien für den
Wohnbedarf der Zukunft

Softcover
1. Auflage 2019, 384 Seiten
ISBN 978-3-8073-2704-4
€ 49,99

www.rehm-verlag.de/shop

rehm

Radlstadt Gunzenhausen

Radverkehr als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Klaus Stephan, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Gunzenhausen und
Manuel Grosser, Pressesprecher der Stadt Gunzenhausen

Die Stadt Gunzenhausen zählt rund 17.000 Einwohner und liegt mitten im Fränkischen Seenland, einem beliebten Ferien- und Urlaubsgebiet. Frühzeitig wurde das Rad als alternatives und gleichberechtigtes Fortbewegungs- und Transportmittel neben dem Auto gefördert. So nutzen heute viele Bürgerinnen und Bürger völlig selbstverständ-

lich das Rad und lassen den PKW nach Möglichkeit stehen. Zur nachhaltigen Förderung dieser Entwicklung hat Gunzenhausen in den letzten Jahren große Anstrengungen unternommen. Ziel war und ist immer noch ein stetiger Anstieg des Radverkehrsanteils, unter anderem durch Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.



Die Förderung des Radverkehrs und ein Ausbau der fahrradfreundlichen Infrastruktur wird immer wichtiger.

Thema des Monats

Verstärkt reflektieren Menschen ihr Mobilitätsverhalten und setzen immer häufiger auf eine umwelt- und ressourcenschonende Fortbewegung. Das Umdenken hat durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie zusätzlichen Auftrieb gewonnen. Die gesellschaftliche Entwicklung wird nicht flüchtig sein, sondern an Bedeutung zunehmen. So trägt die Stärkung des Radverkehrs in besonderer Weise zu einer sozial orientierten Mobilität bei. Als Kommune sind wir maßgeblicher Teil dieser Entwicklung.

Um das Ziel einer Klimaneutralität zu erreichen, müssen große Herausforderungen im Bereich Mobilität gemeistert werden. Es gilt bestehende Konzepte zu hinterfragen und weiterzuentwickeln. Dazu ist bereits heute ein Denken von morgen gefragt. So hat unser Stadtrat bereits 2014 die Weiterentwicklung Gunzenhausens hin zur RADLSTADT als eines der wichtigsten Ziele für die Zukunft definiert. Dazu wurden zahlreiche Projekte umgesetzt, weitere sind in Planung.

Arbeitskreis RADLSTADT Gunzenhausen

Der rathausintern gegründete Arbeitskreis RADLSTADT berät über Maßnahmen und stößt nachhaltige Projekte an. Er bündelt fachspezifisches Wissen und greift auf die Expertise wesentlicher Entscheidungsträger zurück. Unter anderem vertreten sind der Radverkehrsbeauftragte der Stadt, Vertreter von Polizei, Bau-, Ordnungsamt, Touristik sowie Mitglieder der Agenda 21-Gruppe. Eine flache Hierarchie und kurze Verwaltungswege sorgen für schnell umsetzbare Entscheidungen.

Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)

2012 trat Gunzenhausen als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern) in Erscheinung. Die Zugehörigkeit hat sich für uns als Glücksfall herausgestellt.

Voraussetzung für eine Mitgliedschaft im Verein ist die vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr auf Vorschlag der AGFK Bayern verliehene Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“. Um diesen Titel zu erhalten, muss jede Mitgliedskommune einen anspruchsvollen Vorgabenkatalog in Bezug auf Radinfrastruktur oder Kommunikation erfüllen.

Hohe finanzielle Ausgaben für Rad- und Fußgängerverkehr

Ziel muss es sein, die Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr nachhaltig zu verbessern. Dabei ist es nötig, eigene Handlungsmöglichkeiten zu nutzen, selbst wenn die finanziellen Ausgaben einen kommunalen Haushalt belasten.

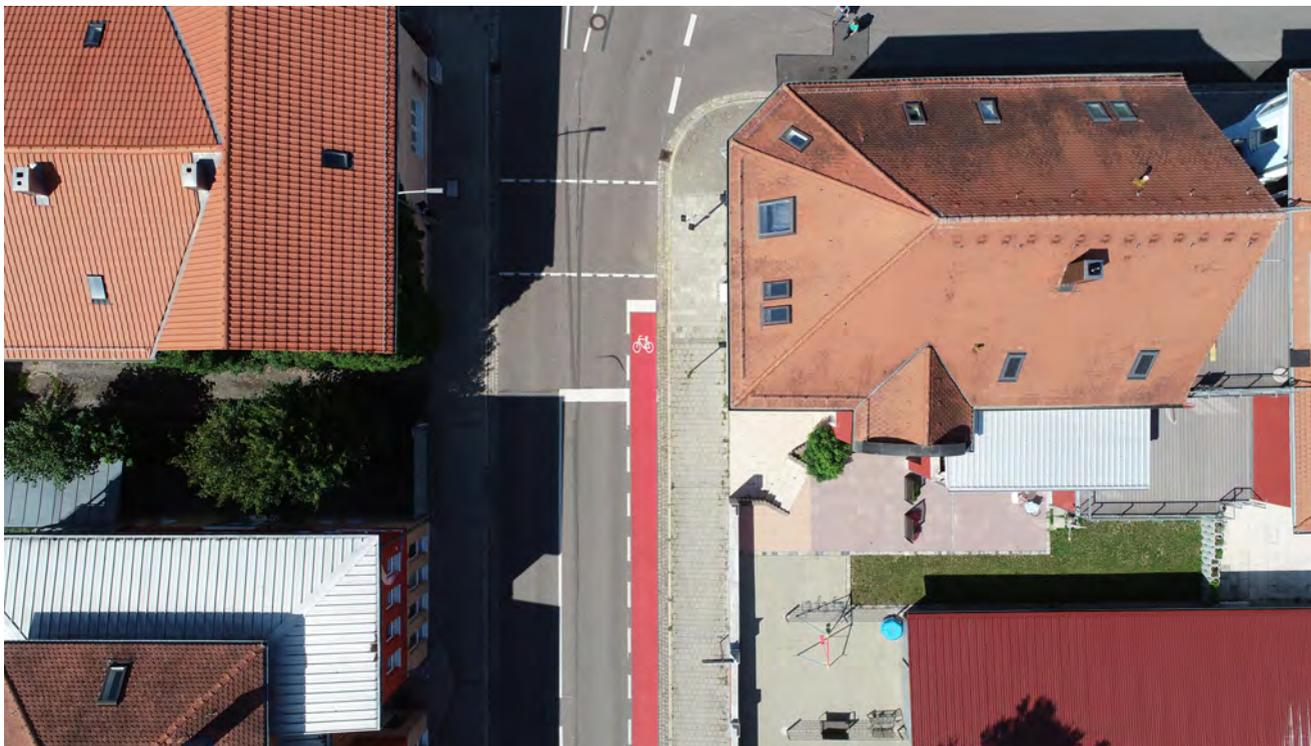
So hat Gunzenhausen in den letzten zehn Jahren rund 2,5 Millionen Euro ausgegeben, um die gestiegenen Bedürfnissen zu erfüllen.



In Gunzenhausen wurden mehrere Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet.

Einführung einer Fahrradabstellplatzsatzung

2018 wurde durch den Gunzenhauser Stadtrat eine sog. Fahrradabstellplatzsatzung beschlossen. Das Werk dient in erster Linie dazu, dass auf privaten Baugrundstücken eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen bereitgestellt wird. Die Satzung regelt deren Zahl, Größe und Beschaffenheit. Auf einer neugebauten Wohnanlage von mehr als vier Wohneinheiten ist beispielsweise ein Abstellplatz je vollendete 50 qm Gesamtwohnfläche vorgeschrieben.



Stellen mit Gefährdungspotenzial wurden rot eingefärbt.

Rotmarkierungen an Gefahrenstellen

Die Zunahme des Radverkehrs bedingt eine regelmäßige Überprüfung der städtischen Infrastruktur. So gilt es Radwege bzw. deren Übergänge zu überprüfen und nach Gefahrenpotenzial zu bewerten. In Gunzenhausen wurden in Kooperation mit der örtlichen Polizei Analysen durchgeführt und über Entschärfungsmaßnahmen diskutiert. In der Folge wurden insbesondere an belebten Kreuzungen Radwege mit roter Farbe markiert.

Stadt als fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Schon lange positioniert sich die Stadtverwaltung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber. So können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überdachte Fahrradabstellplätze nutzen, und zwar direkt vor der Haustür des Arbeitsplatzes. Da die Plätze zwischenzeitlich nicht mehr ausreichten, wurde eine ursprünglich durch einen Dienstwagen belegte Garage zum Fahrradabstellraum umfunktioniert.

Als weiteres Highlight können mehrere Dienstfahrräder, darunter zwei hochwertige E-Bikes und ein Lasten-E-Bike, während der Arbeitszeiten genutzt werden.

Aktuell arbeitet die Stadtverwaltung an den Voraussetzungen eines steuerlich geförderten Fahrrad-Leasing-Modells für Beschäftigte. Auf diese Weise wird nicht nur ein maßgeblicher Beitrag zur Gesundheitsförderung geleistet, sondern Umwelt und Klima geschützt.

Teilnahme am ADFC-Fahrradklimatest

Seit 2014 beteiligt sich Gunzenhausen mit großem Engagement am ADFC-Fahrradklimatest. Die Ergebnisse sind für uns als Stadt sehr wichtig, da sie lebensnah und nützlich für Verbesserungen sind.

BR-Radl-Tour als Marketing-Instrument

Um der Fahrradbegeisterung Gunzenhausens auch medial Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, hat sich die Stadt für die BR-Radltour 2017 beworben und den Zuschlag bekommen. Die Altmühlstadt war mit ihren wunderschönen Landschaften, dem historischen Stadtkern und dem Altmühlsee in Steinwurfweite perfekter Stopp für rund 1.000 Radlerinnen und Radler. Nebenbei hat das begleitende Konzert bis zu 20.000 Besucher in unsere Stadt gelockt.

Die Bedeutung der Bürgerinformation

Der Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende und wesentlich für eine zukunftsfähige Mobilität. Um Projekte zielgerichtet umsetzen zu können, ist die Mitnahme der Bevölkerung notwendig. In Gunzenhausen wurde früh erkannt, dass eine Ausweitung des Radverkehrs nur durch eine stetige Bürgerinformation gelingen kann.

Durch die lokale Agenda 21 verfügt Gunzenhausen über eine Gruppe von Ehrenamtlichen, die in regelmäßigen Abständen



Auf dem Marktplatz findet regelmäßig ein Fahrrad-Informationstag der Agenda 21-Gruppe statt.

Informationsveranstaltungen zum Thema Radverkehr ausrichten. Auch die Stadtverwaltung ist einmal jährlich mit einem Stand auf dem Marktplatz vertreten. Als kommunaler Ansprechpartner informieren die Fachstellen über aktuelle Sachthemen, zuletzt über den notwendigen Seitenabstand des PKW-Verkehrs zu Radfahrern.

STADTRADELN

Seit zehn Jahren beteiligt sich die Stadt Gunzenhausen an der bundesweiten Kampagne STADTRADELN des Netzwerks Klima-Bündnis. In einem dreiwöchigen Zeitraum treten Bürgerinnen und Bürger in die Pedale mit dem Ziel, möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen und so CO₂-Emissionen zu senken. Im Vordergrund steht Spaß, daneben ist die Aktion aber auch Werkzeug, um den Blick für das Thema Radverkehr zu schärfen.

Als Erkennungszeichen erhalten alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein sich in jedem Jahr farblich unterscheidendes Radlband. Im ersten STADTRADELN-Jahr wurden 36.584 Kilometer von 194 Teilnehmerinnen und Teilnehmer erfahren, zuletzt waren es 210.270 Kilometer, die 742 Radlerinnen und Radler einbrachten.



Das STADTRADELN-Band ist das Erkennungszeichen für die Radlerinnen und Radler in Gunzenhausen.

Neubürger-Radltour durch den Bürgermeister

Regelmäßig wird in Gunzenhausen eine Neubürger-Radltour angeboten. Der Erste Bürgermeister Karl-Heinz Fitz lädt in gemütlichem Tempo zur Entdeckungstour durch die malerische Altmühlstadt ein. Die informative Rundreise führt unter ande-

rem zu historischen Gebäuden und geschichtsträchtigen Orten. Außerdem macht sie Station vor wichtigen Einrichtungen wie dem Krankenhaus, den Schulen oder den Schwimmbädern.

Städtische Förderung von Lasten- fahrrädern

Ein Lastenfahrrad ist ideal für den täglichen Einkauf. Zur Förderung dieses Fahrradtyps wurde durch den Stadtrat ein eigenes Förderprogramm für Lastenfahrräder und für Lastenanhänger für Fahrräder verabschiedet. Die Förderhöhe beträgt 25 Prozent der Anschaffungskosten bis zu einer max. Fördersumme von 2.000 Euro. Bei Lastenanhängern für Fahrräder gilt eine max. Förderung von 250 Euro. Antragsberechtigt sind Privatpersonen mit Hauptwohnsitz in Gunzenhausen sowie Stiftungen, Genossenschaften, eingetragene Vereine und Körperschaften des öffentlichen Rechts aus dem Stadtgebiet. In Hinblick auf Schadstoff- und Lärmemissionen ist ein Lastenfahrrad dem Auto weit überlegen. Zudem spielt in der Regel die Parkplatzknappheit in der Stadt keine Rolle.

Parkplätze für Lastenfahrräder

Die herkömmlichen Fahrradparkplätze sind als Stellplätze für Lastenfahrräder häufig ungeeignet. Daher hat Gunzenhausen einen Parkplatz für Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger ausgewiesen. Verkehrsschilder mit einem Cargo-Bike-Symbol weisen auf die Fläche hin.



Da herkömmliche Fahrradparkplätze als Stellplätze für Lastenfahrräder häufig ungeeignet sind, wurde ein Stellplatz für Cargo-Bikes ausgewiesen.

Abstellanlagen für Fahrräder

Vor Vandalismus und Diebstahl geschützte Fahrradabstellanlagen sind wichtige Elemente einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Daher wurden in Gunzenhausen zahlreiche, teils überdachte Abstellanlagen installiert. Um diese in der Regel innenstadtnahen Plätze realisieren zu können, mussten PKW-Parkplätze weichen.



Fahrradabstellanlagen an zentral gelegenen Orten sind wichtiges Element einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.

Abschließbare Fahrradboxen an der Tourist-Information

Das Fränkische Seenland lässt sich wunderbar mit dem Fahrrad erkunden. Viele Radwege führen durch Orte entlang der Seen, aber wer sich diese näher ansehen möchte, steht vor der Herausforderung, dass er sein Fahrrad nicht wetter- und diebstahlgeschützt abstellen kann. In Gunzenhausen wurden daher zwölf abschließbare Bike and Ride Boxen installiert, die rund um die Uhr gegen eine kleine Gebühr gemietet werden können. Die Hälfte der Boxen sind mit einem Stromanschluss für E-Bikes ausgestattet.



In den sog. Bike and Ride Boxen lassen sich Fahrräder und E-Bikes wetter- und diebstahlgeschützt abstellen.

Kleine und große Pumptrack-Anlage

Vor wenigen Jahren wurde in Gunzenhausen mit der Pump-track-Anlage nicht nur die erste Stätte dieser Art in der Region eingeweiht, sondern auch ein Highlight für radbegeisterte Menschen geschaffen. Direkt neben einem Skatepark gelegen, fügt sich die Anlage perfekt ins Landschaftsbild. Ins-



Auf der 700 qm großen Pumptrack-Anlage wurden zwischenzeitlich rund 70.000 Kilometer zurückgelegt.

besondere Kinder und Jugendliche freuen sich über den professionell geplanten Kurs. Auf der rund 700 qm großen Anlage wurden zwischenzeitlich rund 250.000 Runden gedreht, was rund 70.000 Kilometer entspricht.

Mobilitätszentrum am Gunzenhauser Bahnhof

Als Stadt mit 14 Ortsteilen und einem großen touristischen Angebot ist es notwendig, vorhandene Mobilitätsangebote sinnvoll weiterzuentwickeln. Bereits jetzt können Bürger und Gäste unserer Stadt auf ein beachtliches ÖPNV-Angebot zurückgreifen. Denn obwohl Gunzenhausen kein ÖPNV-Aufgabenträger ist, werden zwei Stadtbuslinien, sechs Kirchweihlinien und fünf Rufbuslinien betrieben.

Vor kurzem hat Gunzenhausen das Bahnhofsgebäude gekauft und damit einen richtungsweisenden Schritt hin zu einer Ausweitung des ÖPNV-Angebots getätigt. So ist nach Sanierung ein Mobilitätszentrum vorstellbar, an dem verschiedene

Dienstleistungsangebote zusammengeführt werden sollen. Außerdem sollen weitere Fahrradstellplätze und ein Fahrradparkhaus entstehen. Eine öffentliche Fahrrad- und Lastenfahrradverleihstation mit Reparaturwerkstatt und Umkleemöglichkeiten für Radler sollen das Gesamtpaket abrunden.

Klimaschutzprojekt Theodor-Heuss-Straße und Oettinger Straße

Gunzenhausens Radinfrastruktur wird ständig verbessert. Zur Herstellung einer komfortableren Situation wurden zuletzt in der Theodor-Heuss-Straße und der Oettinger Straße breitere Radwege angelegt und hierdurch der Straßenraum für den motorisierten Verkehr wesentlich eingeschränkt. Die anfänglichen Vorbehalte zeigten sich als unbegründet, denn insbesondere Lärmemissionen gingen deutlich zurück. Durch die engeren Fahrbahnen gehören Geschwindigkeitsverstöße der Vergangenheit an.



Am 4. Juli 2021 fiel der Startschuss für das diesjährige STADTRADELN in Gunzenhausen. Die Stadt nimmt bereits zum zehnten Mal daran teil.

Ausblick

Aktuell wird eine Verbesserung der Radinfrastruktur in der Weißenburger Straße diskutiert. Durch einen Bürgerworkshop konnten diesbezüglich bereits erste Impulse gesetzt werden, die nun von Verwaltung und Politik auf Umsetzung geprüft werden.

Letztlich schränkt die Förderung des Radverkehrs teilweise den motorisierten Individualverkehr ein. Hier gilt es Lösungen zu finden, was Aufgabe einer nachhaltigen Verkehrsplanung sein muss. In Gunzenhausen sind wir hier auf einem guten Weg, aber noch lange nicht am Ende.

Neumarkt i.d.OPf. – die „Fahrradfreundliche Kommune“

Vom Gründungsmitglied der AGFK Bayern bis hin zur Rezertifizierung im vergangenen Jahr

Felix Mühlbauer, Radverkehrsbeauftragter, Stadt Neumarkt i.d.OPf.

Die Stadt Neumarkt i.d.OPf. war im Jahr 2012 eine von 38 Gründungsmitgliedern der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern). Um weiterhin Teil der Arbeitsgemeinschaft zu sein und den Titel verwenden zu können, war eine sogenannte Rezertifizierung erforderlich. Sie muss spätestens sieben Jahre nach der letzten Zertifizierung stattfinden und besteht aus einer Vorbereitung sowie einer Hauptbereisung. Um die bei der Vorbefahrung definierten Maßnahmen zu bearbeiten, wurde der ‚Jour Fixe Radverkehr‘ etabliert. Er setzt sich aus Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes, des Straßenbauamtes, der Tiefbauverwaltung, dem Amt für Nachhaltigkeitsförderung, dem lokalen ADFC und dem Verkehrsreferenten im Stadtrat zusammen. Alle zwei Monate kommen die Akteure zusammen und besprechen die Maßnahmen und weitere Aspekte zum Thema Radverkehr und Radverkehrsförderung. Diese Plattform hat die Kommunikation und die Sensibilisierung für das Thema Radverkehr nachhaltig geprägt und positiv beeinflusst. Da das Thema Fahrrad von Haus aus an vielen unterschiedlichen Stellen in der Verwaltung angesiedelt ist und ein Querschnittsthema darstellt, ist ein solcher Austausch von großer Bedeutung. Der Schwerpunkt im letzten Jahr lag vor allem auf der erneuten Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune“ und der dafür erfolgreich bewältigten Hauptbereisung am 23.9.2020. Hierfür war im Juni 2020 im Stadtrat der Stadt Neumarkt zunächst der Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung gefasst worden, der die verstärkte Förderung des Radverkehrs sowie die Erfüllung der erforderlichen Voraussetzungen für die Auszeichnung umfasste. Zudem wurde unter

anderem vorgestellt, dass zur Förderung der öffentlichen Wahrnehmung des Themas Radverkehr über die etablierte Arbeitsgruppe hinaus auch z. B. der Bau-, Planungs- und Umweltsenat immer wieder über den Stand zur Radverkehrsförderung informiert wird.

Die angesprochene Arbeitsgruppe „Jour Fixe Radverkehr“ ist ein zentrales Element bei der Umsetzung diverser Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Im Folgenden wird ein Auszug der zuletzt aktuellen Entwicklungen und Maßnahmen anhand der vier Säulen der Radverkehrsförderung Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation dargestellt:

Infrastruktur:

Entscheidend beim Thema Infrastruktur ist die Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt sowie der Tiefbauverwaltung. Hieraus ergaben sich diverse Umbau-, Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen. Ein Beispiel ist die Kreuzung an der Weinbergerstraße/Regensburger Straße. Die Verkehrsführung stadteinwärts aus der Regensburger Straße ist umständlich gewesen, weil der Radfahrstreifen endete und die Radfahrer gezwungen waren, die Fußgängerampel an der Weinbergerstraße zu nutzen. Um die Situation zu verbessern, wurde die Verkehrsinsel zurückgebaut und der Radweg durch eine rotmarkierte Furt ergänzt.

An anderer Stelle im Stadtgebiet wurde die Bushaltestelle „Altdorfer Straße“ für den Radverkehr angepasst. Musste man als Radfahrer vor dem Umbau noch durch den Wartebereich der Bushaltestelle über den gemeinsamen Geh- und Radweg fahren, wird man jetzt durch die Haltefläche des Busses geführt und gelangt erst nach der Haltestelle auf diesen Weg.



Regensburger Straße vor dem Umbau
© Tiefbauverwaltung/Stadt Neumarkt

Die Umbauarbeiten wurden gleich mit Markierungsarbeiten verbunden und es fanden noch weitere gesonderte Arbeiten statt, wie beispielsweise die An-



Regensburger Straße nach dem Umbau
© Felix Mühlbauer/Stadt Neumarkt

bringung eines Schutzstreifens in der Bahnhofstraße mit- samt eines rot eingefärbten aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS).



Bushaltestelle Altdorfer Straße mit neuer Radverkehrsführung
© Felix Mühlbauer/Stadt Neumarkt





Darüber hinaus wurden diverse Radwege über Einfahrten ausgebessert und rot markiert, wie am Beispiel Altdorfer Straße zu sehen ist.

Was bei der Radverkehrsförderung nicht unterschätzt werden darf, ist die Beschilderung. In Zusammenarbeit mit der Tiefbauverwaltung wurden daher verschiedene Aktionen durchgeführt, so etwa die Neubeschilderung bei Sackgassen, Schilder zur Verbesserung der Radverkehrsverbindungen und Hinweisschilder aus Sicherheitsgründen. Alleine im Jahr 2020 konnten für den Radverkehr schließlich über 70 Anordnungen verschickt und die Maßnahmen umgesetzt werden. Ein großer Teil davon war die Öffnung vieler Sackgassen hin zu sogenannten durchlässigen Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr.

Doch auch für den Freizeitradverkehr wurden diesbezüglich Maßnahmen durchgeführt. So wurde die gesamte Radverbindung von Neumarkt in die Nachbargemeinde Postbauer-Heng neu durch Tafeln der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ausgeschildert. Neu ist auch, dass die Route jetzt das ganze Jahr befahrbar bleibt und im Winter nach einer Absprache zwischen den beiden Kommunen vom jeweiligen Bauhof geräumt wird.

Bei Bebauungsplänen wurde ebenfalls auf den Radverkehr besondere Rücksicht genommen. Im Neumarkter Norden findet dabei aktuell ein Lückenschluss statt. Im Rahmen eines neu entstehenden Gartencenters wurde eine Verbindungsstraße zwischen der Staatsstraße 2240 und der Blomenhofstraße gebaut. Dadurch ergibt sich für Radfahrer zukünftig ein großer Vorteil, wenn sie von den nördlichen Stadtteilen zum bereits existierenden Radweg am Ludwig-Donau-Main-Kanal kommen oder von dort in die Stadt zurückfahren wollen.



Schutzstreifen & ARAS in der Bahnhofstraße
© Felix Mühlbauer/Stadt Neumarkt

Service:

Im Bereich Service war der erste Schritt die Einrichtung einer eigenen E-Mail-Adresse für die Belange des Radverkehrs. Unter radverkehr@neumarkt.de kann sich jeder an die Stadt wenden, wenn er Fragen und Anregungen aller Art in Bezug auf den Radverkehr hat. Betreut wird die Mailadresse vom Radverkehrsbeauftragten.

Am Rathaus der Stadt befindet sich bereits ein gut genutzter e-Bike-Ladeschrank, zusätzlich wurden sogenannte Service-Stationen bestellt, die bisher im Stadtgebiet fehlten. Diese öffentlich zugänglichen Reparaturmöglichkeiten für Zweiräder sind ein wichtiger Beitrag. Eine erste Anlage wurde vor kurzem am Parkplatz an der Mistelbacher Allee sowohl für die Alltagsradler aber auch die Freizeitradler errichtet.

Durch eine Tür geschützt befinden sich im Inneren jeweils an Stahlseilen befestigt alle möglichen sinnvollen Werkzeuge, vom Maulschlüssel bis hin zum Schraubenzieher. Ebenso ist dort der Schlauch für die an der Seite der Anlage befindliche Luftpumpe untergebracht, die auch für Kinderwagen oder Rollstühle genutzt werden kann. Für eine leichtere Reparatur können Fahrräder zusätzlich an der sich auf der Station befindlichen Fahrradhalterung befestigt werden. Die Service-Station ist kostenlos benutzbar und rund um die Uhr frei zugänglich. Ein QR-Code auf der Vorderseite des Geräts ermöglicht sogar die Nutzung einer Online-Gebrauchsanweisung.



Seit Juli 2019 fördert die Stadt Neumarkt zusätzlich die Anschaffung von Lastenrädern und Fahrradanhängern. „Wir haben dafür alleine im letzten Jahr 20.000 Euro an Förderung ausbezahlt und so die Anschaffung ermöglicht“, erklärt Neumarkts Oberbürgermeister Thomas Thumann. „Bisher sind schon knapp 200 Anträge eingegangen und das Förderprogramm läuft weiter, sodass Bürger auch im laufenden Jahr wieder eine Kaufprämie für Lastenräder und Fahrradanhänger beantragen können.“ Gefördert wird die Neuanschaffung von Lastenrädern mit und ohne E-Antrieb sowie von reinen Anhängern für Fahrräder, wobei sie nur Privatpersonen mit Hauptwohnsitz im Stadtgebiet Neumarkt gewährt werden kann.

Information:

Im Frühjahr 2020 wurde neben der Einrichtung der neuen E-Mail-Adresse auch gleich der gesamte Internetauftritt der Stadt Neumarkt im Bereich Radverkehr zusammen mit dem Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit neu gestaltet. Präsentiert werden die Themen nun übersichtlich in den beiden Rubriken Alltags- und Freizeitradverkehr, Letzteres in Zusammenarbeit mit dem Amt für Touristik. Ebenfalls online zu finden ist seit letztem Jahr auch der Winterdienstplan, damit Radfahrer frühzeitig ihre Routen planen und sich informieren können. Allgemein wurde versucht, über die städtische Pressestelle mit mehreren Pressterninen und Pressemitteilungen zum Thema Radverkehr konstruktive Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und die Neumarkter über Radverkehrsthemen auf dem Laufenden zu halten. Die Etablierung des Kontakts zwischen Stadtverwaltung und Bürgern durch den Radverkehrsbeauftragten war diesbezüglich ein wichtiger Schritt.

Ausgebesserte Markierungen in der Altdorfer Str.
© Felix Mühlbauer/Stadt Neumarkt

Kommunikation:

Entscheidend bei der Radverkehrsförderung ist die Kommunikation nach außen, aber auch innerhalb der Verwaltung. Die regelmäßige interne Abstimmung im ‚Jour Fixe Radverkehr‘ half bei der Bündelung des Themas „Radverkehr“ und der kontinuierlichen, zielgerichteten Umsetzung der Maßnahmen. So konnten die verschiedenen Ämter der Stadtverwaltung, der Verkehrsreferent und der ADFC sich entsprechend einbringen.

Daneben sind auch Events wie die Teilnahme an der Kampagne „Stadtradeln“ und der dazugehörigen Meldeplattform RADar! hilfreich bei der Kommunikation. Insgesamt 314 Bürgerinnen und Bürger in 34 Teams traten im Jahr 2020 für den Klimaschutz in die Pedale und radelten um die Wette. Zusammen legten sie 77.660 Kilometer mit dem Rad zurück. Im Vergleich zur Autofahrt wurden so 11,4 Tonnen Kohlendioxid vermieden. Diese Zahlen bestätigen den aktuellen Trend des steigenden Anteils des Radverkehrs in der Bevölkerung. Sowohl von der Anzahl der Teilnehmer und der Anzahl der Teams als auch bei den gesammelten Kilometern sind das die höchsten Zahlenwerte, seit die Stadt Neumarkt an der Aktion teilnimmt – und das ist immerhin schon seit 2008 jedes Jahr der Fall.

Neben Klimaschutz, Spaß, Gesundheitsförderung und Mobilität zum Nulltarif zeigte die Aktion einen weiteren Effekt: So waren über die Meldeplattform RADar! über 80 Vorschläge im Rathaus eingegangen, wie der Radverkehr in Neumarkt



attraktiver gestaltet werden könnte. Diese Anregungen sollen in die zukünftige Radverkehrsplanung einfließen. Die Meldungen wurden bereits mit den zuständigen Stellen im Stadtbauamt besprochen und sind zum Teil sogar schon umgesetzt worden, wie die neue Radverkehrsfurt in der Regensburger Straße/Weinbergerstraße zeigt.

Mögliches Leuchtturmprojekt zwischen den Ortsteilen Höhenberg und Höhenberg im Tal:

Eine große Herausforderung ist weiterhin der Lückenschluss im Stadtgebiet. Insbesondere zwischen den Ortsteilen Höhenberg und Höhenberg im Tal besteht aktuell keine akzeptable Verbindung für Radfahrer, die bislang auf der vielbefahrenen Staatstraße fahren und dabei gleichzeitig etliche Höhenmeter zurücklegen müssen. Angesichts der schwierigen Geländesituation wurde eine Machbarkeitsstudie ausgeschrieben, in der Varianten für den Radverkehr in diesem Bereich erarbeitet werden sollen. Denkbar ist unter anderem eine Lösung wie der sogenannte „Kiefernkreisel“ in Belgien, bei dem Höhenmeter durch Wendel zurückgelegt werden. Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie werden noch im Jahr 2021 erwartet.

Ausblick in die Zukunft:

Mit der Rezertifizierung wurde ein erster wichtiger Schritt getan. Allerdings sind daran Auflagen geknüpft. Zum einen muss eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt werden. Wegen der Corona-Pandemie wurde diese allerdings nach Rücksprache mit dem zuständigen Pla-



Neue Fahrrad-Service-Station an der Mistelbacher Allee
© Felix Mühlbauer/Stadt Neumarkt

nungsbüro und der AGFK auf das Frühjahr 2022 verschoben. Sie soll Informationen über den aktuellen Radverkehrsanteil im Modal Split liefern und die Verkehrsmittelwahl in der Stadt Neumarkt beschreiben.

Eine weitere Auflage ist die Erstellung eines Radverkehrskonzepts im Jahr 2021, das als Grundlage bei der gezielten Umsetzung von Maßnahmen dienen soll. Erarbeitet wird es von einem externen Planungsbüro in Rücksprache mit der Arbeitsgruppe „Jour Fixe Radverkehr“. Dafür wurde bereits die Leistungsbeschreibung erstellt und es wurden entsprechende Angebote ausgewertet. Mit der Bearbeitung soll im Sommer 2021 begonnen werden.



Lastenradförderung der Stadt Neumarkt i.d.OPf.
© Herbert Meier/Stadt Neumarkt

Lindau: Die Inselstadt der RadfahrerInnen

Das Fahrrad als bessere Alternative zum Auto

Jaime Jose Valdes Valverde, M.Sc., Radverkehrsbeauftragter, Stadt Lindau (B)

Lindau hat optimale Voraussetzungen, sich zu einer Fahrradstadt zu entwickeln: Die Topografie ist sehr gut für den Einsatz des Fahrrads geeignet und die Menschen in Lindau fahren gerne Rad. Dies zeigt sich am ansteigenden Radverkehrsanteil der letzten Jahre. Die Stadt sieht dieses Potenzial und hat Konzepte entwickelt, die die Bedingungen für FahrradfahrerInnen optimieren und den Radverkehrsanteil mit unterschiedlichen Maßnahmen erhöhen sollen. Bisher konnte Lindau schon bemerkenswerte Erfolge erzielen, sei es, dass Lindau sich als „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ qualifizieren konnte oder auch die Auszeichnung mit dem „European Mobility Week Award“. Dies zeigt, dass Lindau in den letzten Jahren viele erfolgreiche Projekte realisieren konnte.

Die Stadt Lindau (B)

Lindau ist eine Stadt der RadlerInnen. Von leicht zu befahrenden und gut ausgebauten Radstrecken über kleine, kaum befahrene Straßen im Hinterland bis hin zu anspruchsvollem hügeligem Höhenprofil ist Lindau perfekter Ausgangspunkt für RadfahrerInnen.

Radfahren liegt im Trend und wird immer beliebter, sei es auf dem täglichen Weg zur Arbeit oder zur Schule, in der Freizeit oder im Urlaub. So hat sich der Radverkehr in Lindau in den letzten Jahren positiv entwickelt. Die ansteigende Anzahl der RadfahrerInnen unterstreicht, dass die vorhandenen Angebote gern angenommen werden.

Nicht nur die Topografie in Lindau kommt dem Radfahren entgegen, auch die überwiegend kurzen Entfernungen zwi-

schen den Stadtteilen machen das Fahrrad zu einem attraktiven Verkehrsmittel. Dies spiegelt sich in den Ergebnissen der Haushaltsbefragung wider, denn rund 27% aller Wege legen die LindauerInnen mit dem Fahrrad zurück. Bis nächstes Jahr soll sich der Radverkehrsanteil auf 32% erhöht haben.

Die bayrische Inselstadt ist sich den Herausforderungen des Klimawandels bewusst und will unter anderem im Bereich Mobilität gegenlenken. So soll vor allem der motorisierte Individualverkehr mit dem Pkw vermehrt auf das Fahrrad verlagert werden. Diese Verschiebung der Verkehrsmittelwahl wirkt sich nicht nur positiv auf die CO₂-Bilanz und die Lärmbelastung in Lindau aus, sondern entlastet auch die vielbefahrenen Straßen und führt zu einer Beruhigung von Naherholungsgebieten.



Logo KLIMo
© Stadt Lindau

Thema des Monats

Im Jahr 2015 hat die Stadt Lindau eine ausgeklügelte Strategie entwickelt – mit dem Ziel, die Mobilität in Lindau in Zukunft klimafreundlich zu gestalten.

Das Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept (KLiMo):

Das KLiMo verfolgt maßgeblich das Ziel, dass andere Verkehrsmittel eine attraktive Alternative zum Pkw darstellen. Es bedarf in Lindau einer Reduktion des Kfz-Verkehrs in den sensiblen Bereichen auf der Insel, besonders zur Touristenhochsaison und auf verkehrlich überlasteten Strecken und Knotenpunkten auf dem Festland.

Das Fahrrad dient als attraktives Hilfsmittel, die Ziele des KLiMo's zu erreichen. So eignet sich das Fahrrad im Lindauer Stadtgebiet sehr gut, um schnell und flexibel von A nach B zu kommen. Nebenbei wird CO₂ eingespart und die eigene Vitalität gefördert. Um das Fahrradfahren in Lindau weiter zu unterstützen, werden sukzessive Maßnahmen umgesetzt, welche den Radverkehr fördern. So wird die Verkehrssicherheit erhöht und vorhandene Hemmnisse zur Nutzung des Fahrrades abgebaut.

Das Nahmobilitätskonzept

Die Grundlage des Nahmobilitätskonzeptes bildet das KLiMo. Es verfolgt maßgeblich das Ziel, dass mehr Menschen ihre Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen.

Um das zu erreichen, wurde im Jahr 2019 intensiv an der Konzeption für die Nahmobilität gefeilt. Ergebnis waren über 200 Einzelmaßnahmen in elf Handlungsfeldern, die vor allem das Radroutennetz aufwerten sollen. Im Maßnahmenplan wurden ebenfalls Beteiligungsworkshops mit Bürger und BürgerInnen durchgeführt, um Wünsche und Erwartungen der Bevölkerung zu berücksichtigen. So kann sichergestellt werden, dass geplante Maßnahmen auch tatsächlich eine Wirkung entfalten.

Das Radwegenetz wurde im Zuge der verschiedenen Beteiligungsschritte kontinuierlich konkretisiert und weiterentwickelt. Das Netz soll durch teils neue Streckenführungen sowie Lückenschlüsse die Stadtteile noch schneller und leichter erreichbar machen.

Mit dem Nahmobilitätskonzept möchte die Stadt die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessern und damit attraktive Angebote schaffen, um diese klimafreundlichen Fortbewegungsarten weiter zu fördern.



Beispiel KLiMo Station in Lindau
© Stadt Lindau



European Mobility Week
© Stadt Lindau

Allgemeine Entwicklungen im Bereich Radverkehr

Lindau – die Fahrradfreundliche Kommune in Bayern: Die Stadt Lindau gehört zu den zwölf AGFK-Mitgliedskommunen, die sich bis 2027 offiziell „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ nennen dürfen. Die Auszeichnung ist eine Anerkennung für die bisherigen Erfolge bei der Radverkehrsförderung.

Radfahren als Trend:

Es wird davon ausgegangen, dass sich der Radverkehrsanteil in Lindau seit der letzten Zählung im Jahr 2015 erhöht hat. Unter anderem stellte die Corona-Pandemie einen Push Faktor dar. Aufgrund Sicherheitsbedenken und Angst vor einer Infektion mit den SARS-CoV-2 Viren in öffentlichen Verkehrsmitteln hat sich die Nachfrage nach Fahrrädern in Lindau nochmals verstärkt. Ob sich durch diese Verschiebung Emissionen einsparen lassen, bleibt noch unklar. Der allgemeine Trend zeigt aber, dass die LindauerInnen sowie Gäste sich vermehrt dazu entscheiden, ihre Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Leuchtturmprojekte:

KLiMo-Stationen (B & R-Anlagen):

Die „KLiMo-Stationen“ sollen das Fahrradfahren in Lindau weiter attraktivieren und gleichzeitig auch die Intermodalität (die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Wegstrecke) fördern. Denn das Fahrrad stellt in der Kombination mit Bus und Bahn eine effiziente und umweltfreundliche Methode der Fortbewegung dar. Durch diese Kombination kann auch die erste und letzte Meile bequem überwunden werden.

Eine attraktive KLiMo-Station erfordert eine Ausstattung mit entsprechenden Service-Einrichtungen. Dazu gehören insbesondere – je nach Standort – Radabstellplätze mit Überdachung, Self-service-Stationen, E-Ladestationen und Fahrradboxen.

Es wurden insgesamt 10 Stationen mit unterschiedlicher Ausstattung und Größe an Verkehrsknotenpunkten (z. B. Bahnhöfen) errichtet, welche die Kombination mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln leichter ermöglicht. So wird das Einzugsgebiet von Bahnhöfen und Endbushaltestellen erweitert. So soll durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils auch gleichzeitig der Umweltverbund (Fahrrad, Bus, Bahn) profitieren.



Beseitigung Bahnübergang Langenweg vorher
© Stadt Lindau



Beseitigung Bahnübergang Langenweg nachher
© Stadt Lindau

Kampagnen

Die Stadt Lindau betreibt laufend Kampagnen, um den lokalen Radverkehr gezielt zu fördern. So tragen Motivationskampagnen dazu bei, dass das Fahrradfahren ein sicherer und selbstverständlicher Teil des Mobilitätsalltags ist.

Die Kampagne „Radeln von 8 bis 80“ wurde als erfolgreiches Marketinginstrument genutzt. Das Projekt hat einen Imagegewinn für das Fahrrad, eine Verbesserung des Miteinanders im Verkehr und die Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgesehen. Die Kampagne fand vom 18. April bis 15. Oktober 2018 statt und wurde im Jahr 2019 weitergeführt. Durch die Coronapandemie konnte im Jahr 2020 keine Aktion stattfinden.

Eine weitere erfolgreiche Kampagne, die von der Europäischen Kommission ausgeht, ist die europäische Mobilitätswoche (EMW). Jedes Jahr, immer vom 16. bis 22. September, werden im Rahmen der EMW innovative Verkehrslösungen ausprobiert oder mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität in Lindau geworben. So werden beispielsweise Parkplätze und Straßenraum umgenutzt, neue Fuß- und Radwege eingeweiht, Elektro-Fahrzeuge getestet, Schulwettbewerbe ins Leben gerufen und Aktionen für mehr Klimaschutz im Verkehr durchgeführt.

Lindau hat im Jahr 2018 als erste Stadt Deutschlands den „European Mobility Week Award“ in der Kategorie „Städte bis 50. 000 Einwohner“ für das vielseitige Programm der



Lastenrad Bayern

© Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

„Europäischen Mobilitätswoche“ und für die langfristig implementierten Maßnahmen des KLiMo's gewonnen.

Lückenloses Radverkehrsnetz:

Ein lückenloses Radverkehrsnetz stellt einen wichtigen Baustein der Radverkehrsförderung dar. Der Radverkehr kann über verschiedene Führungsformen, wie z. B. auf gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen, Radschnellwegen, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder im Mischverkehr (Tempo-30-Zonen) geführt werden. In den letzten Jahren wurde in Lindau laufend an der Verbesserung des Radverkehrsnetzes gearbeitet. Größere Projekte stellen hierbei lückenlose Bahnübergänge dar. Diese Verbesserungen sorgen für eine erhöhte Verkehrssicherheit im Radverkehr. Außerdem können so Strecken effizienter und bequemer überwunden werden. Dadurch werden auch potenzielle FahrradfahrerInnen motiviert, auf das Fahrrad umzusteigen.

Blick in die Zukunft:

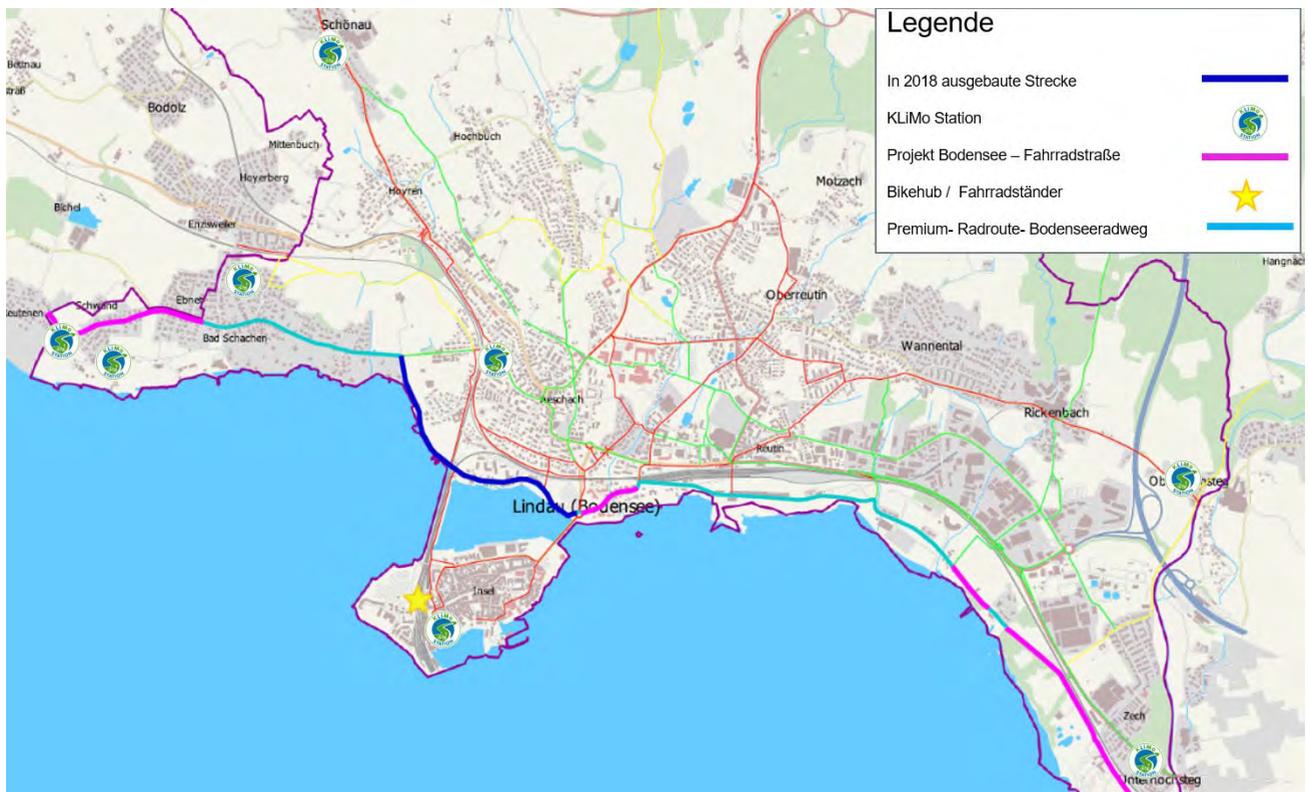
Lastenradmietsystem:

Im Rahmen eines vom Freistaat Bayern geförderten Modellprojektes „Lastenrad mieten, Kommunen entlasten“ soll ein Lastenrad-Mietsystem für Lindau aufgebaut werden.

Mit dem Lastenrad-Mietsystem (LMS) will die Stadt Lindau mehr Transporträder auf die Straße bringen und so die Umwelt- und Lebensqualität in Lindau verbessern. Es wird ein Lastenrad benutzt, welches auf Sharing optimiert und ausgerichtet ist. Die Lastenräder können beispielsweise für den Kindertransport in Anspruch genommen werden. Aber auch zum Einkaufen ist das Lastenrad eine umweltfreundliche Fortbewegungsvariante. So können Waren jeglicher Art in einer verschließbaren Box befördert werden. Um Transporträder für möglichst vielen NutzerInnen zugänglich zu machen, setzt die Stadt Lindau auf ein digitales Buchungssystem und ein neuentwickeltes Smart Lock, das per Smartphone oder Schlüsselanhänger geöffnet werden kann. Das Lindauer Lastenrad-Mietsystem stellt 16 Fahrräder an acht Stationen zur Verfügung. Für die Stadt Lindau bietet das Modellprojekt die einzigartige Möglichkeit, mit innovativen Lösungen die Mobilitätswende aktiv zu gestalten. Das Lastenradmietsystem wird im vierten Quartal 2021 für alle zur Verfügung stehen.

Projekt Bodenseefahrradstraße:

Die Stadt Lindau plant im Rahmen eines Förderprojektes den Ausbau und die Aufwertung von mehreren Abschnitten entlang des Bodensee-Radweges.



Karte Bodensee-Radweg
© Stadt Lindau

Thema des Monats

Für die Stadt Lindau bietet das Förderprogramm die Möglichkeit, auf der wichtigsten Radroute für Alltagsradler und für Radtouristen bauliche Missstände (Unebenheiten) zu beseitigen und die verkehrliche Aufwertung (Vorrang für Radfahrer) umzusetzen.

Bisher wurden schon einige Abschnitte umgestaltet, dass in Zukunft eine durchgängige Radverbindung entstehen kann. Durch diese Maßnahmen wird der konsequente Vorrang für RadfahrerInnen auf einer der wichtigsten innerstädtischen Straßen gefördert. Außerdem wird durch die Aufwertung die Verkehrssicherheit auf diesen Strecken verbessert.

Darüber hinaus muss das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel vermehrt Aufmerksamkeit erzeugen. So soll die geplante Radinfrastruktur allen Verkehrsteilnehmern auffallen, unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Deshalb wird darauf geachtet, die geplanten Fahrradstraßen einheitlich und auffällig zu gestalten. Die Aufwertung des Bodensee-Radweges soll bis zum Jahr 2024 abgeschlossen sein.

Herausforderungen

Bei der Umsetzung unterschiedlicher Projekte stößt die Stadt Lindau immer wieder auf Hemmnisse. Einerseits braucht es für Entscheidungen, den Radverkehr weiter zu fördern, eine politische Mehrheit. Meistens funktioniert das gut und wichtige Projekte werden realisiert. Ein weiterer Bremsen in der Förderung des Radverkehrs ist die finanzielle Abhängigkeit von öffentlichen Organisationen. So ist Lindau aufgrund der kleinen Größe stark von Fördergeldern aus dem Bund und aus dem Land abhängig. Mit vielen Bemühungen und engagierten BürgerInnen und MitarbeiterInnen sowie gewillten PolitikerInnen lassen sich diese Herausforderungen meistens überwinden. Ein weiterer Punkt, welcher zu Verzögerungen und Diskussionen führt, ist die Flächenverfügbarkeit in Lindau. Oft stehen Flächen, welche für Infrastrukturmaßnahmen benötigt werden, nicht im städtischen Eigentum. Die Verhandlungen mit GrundstückseigentümerInnen sind oft träge und führen nicht immer zu einer Einigung, was zukünftige Projekte immer wieder vor Herausforderungen stellt.

Die Stadt Lindau hat in den letzten Jahren schon sehr viel erreicht, doch es ist noch Luft nach oben. Durch das Engagement von BürgerInnen sowie engagierte MitarbeiterInnen wird es möglich sein, die gesetzten Ziele in Zukunft zu erreichen und die Stadt Lindau zu einer Fahrradstadt zu transformieren.



Bodensee-Radweg Vorher
© Stadt Lindau



Bodensee-Radweg Nachher
© Stadt Lindau

Auf Straubings grünen Wegen

Straubing auf dem Weg zur Fahrradstadt

Stadt Straubing

Das Thema Radfahren bewegt Straubing seit Jahrzehnten. Und immer mehr Straubinger bewegen sich mit dem Rad. Egal, ob Freizeitvergnügen, Fahrt zur Arbeit und zum Einkaufen oder Gütertransport mit dem Lastenfahrrad – die 48.000-Einwohner-Stadt in Niederbayern tut viel, um die Beliebtheit des umweltfreundlichen Fortbewegungsmittels zu fördern. Seit zweieinhalb Jahren läuft das durch das Bundesumweltministerium geförderte Programm „Auf Straubings Grünen Wegen“. Durch die Projektteilnahme kommt die Stadt vier Jahre lang in den Genuss einer 70-prozentigen Förderung für Radinfrastrukturprojekte.

Nicht selten sieht man Straubings Oberbürgermeister Markus Pannermayr (CSU) mit dem Fahrrad zu einem Termin oder ins Büro düsen. Und er hat gute Gründe für seine Wahl: „Gerade im Stadtverkehr hat das Rad deutliche Vorteile: Man kommt häufig schneller ans Ziel und tut gleichzeitig noch etwas für seine Gesundheit.“ Immer mehr Straubinger tun es ihrem Stadtoberhaupt gleich.

Im März vergangenen Jahres hat die Radverkehrsbeauftragte Andrea Dengler ihr Büro im Straubinger Rathaus bezogen. Sie ist mit verschiedenen Projekten betraut, damit aus Straubing eine noch fahrradfreundlichere Stadt wird. „Auf Straubings Grünen Wegen“, das ursprünglich auf drei Jahre ausgelegt war, geht nun zur Freude der Verantwortlichen in die Verlängerung. Coronabedingt bekommt man ein Jahr mehr Zeit, sodass die Maßnahmen auch sicher im Förderzeitraum umgesetzt werden können.

Beste Faktoren für Straubing als Fahrradstadt

Die Voraussetzungen, dass die Universitätsstadt Straubing 2018 den Zuschlag zu diesem vom Bundesumweltministerium

initiierten Projekt bekommen hat, sind dabei denkbar günstig: Straubings ebene Topographie macht es leicht, hier in die Pedale zu treten. Die Akzeptanz des „Radls“ in der Bevölkerung ist daher grundsätzlich groß. Und: Die Stadt liegt am Donauradweg, einem der bekanntesten und meistfrequentierten Fernradwege in ganz Europa.

Das Thema Radfahren ist in Straubing übrigens nicht neu. Bereits in den 80er-Jahren wurden erste konzeptionelle Schritte unternommen, um das Radfahren zu fördern. Seit 2012 ist die Stadt Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern. Zusammen mit dem Landkreis Straubing-Bogen und den wissenschaftlichen Einrichtungen am Kompetenzzentrum für Nachwachsende Rohstoffe wurde der Arbeitskreis „Stadt und Landkreis – Mobil mit Konzept“ ins Leben gerufen, der die Ideenfindungsprozesse und die Umsetzung von Maßnahmen konstruktiv begleitet. Seit 2013 nimmt Straubing an der Klimabündnis-Aktion „Stadtradeln“ teil. Hier radeln verschiedene Teams fleißig, um sich den Sieg in dem Wettbewerb zu sichern. Sie kommen zum Beispiel aus Schulen, der Verwaltung oder von Firmen und haben alle ein Ziel: die meisten Kilometer zu fahren, um zu gewinnen. Heuer machen insgesamt 115 Mannschaften mit.

Ein Thema nimmt Fahrt auf

Um fahrradfreundlich zu sein, braucht es natürlich Infrastruktur. Radfahrer müssen sicher und komfortabel vorankommen. Das kostet Geld. Deshalb war die Freude groß, als 2018 die Zusage zur Förderung des Projekts „Auf Straubings Grünen Wegen“ aus dem Bundesumweltministerium kam. Ziel dieser Initiative ist es, modellhafte investive Projekte im Bereich des Fahrradverkehrs voranzubringen und so einen

Thema des Monats

wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung zu leisten. Diese Projekte sollen Ansätze zur Stärkung des Radverkehrs etablieren. Wenn man mehr Menschen dazu bringt, mit dem Rad statt mit dem Auto zu fahren, kann man dadurch die Nutzung von Autos verringern. Durch die bundesweite Ausstrahlung der Projekte sollen zudem zahlreiche Folge- und Nachahmungsprojekte angeregt werden, um dadurch konkrete Treibhausgasemissionen zu verringern. Gefördert werden investive Projekte mit Modellcharakter, damit Straßen- und Siedlungsräume fahrradfreundlich gestaltet werden können. Zudem sollen zusätzliche Radverkehrseinrichtungen errichtet und lokale Radverkehrsdienstleistungen etabliert werden. Für den Zeitraum bis 31. Dezember 2022 erhält Straubing eine Projektförderung in Höhe von rund 2,4 Millionen Euro, dies entspricht etwa 70 Prozent der zuzuführenden Ausgaben.



Duell beim Stadtradeln 2017: Hr. Wittman verlor die Wette und durfte OB Panernmayr spazieren fahren.

Die Säulen des Projekts

Damit lässt sich einiges bewegen. Das Projekt basiert auf mehreren Säulen. Ausbau und Komplettierung des bestehenden Radwegenetzes ist ein wesentlicher Aspekt. Die Wegequalität soll in Punkto Sicherheit, Durchgängigkeit, Barrierefreiheit und Bauzustand optimiert werden. Dies betrifft vor allem den Geh- und Radweg entlang des Allachbachs als zentrale Erschließungsachse. Die Radrouten werden mit attraktiver Streckenführung „auf grünen Wegen“ verbessert, Freiraum entlang der Radwege wird naturnah gestaltet. Und auch die Verbesserung des Services für Radfahrer ist ein wichtiger Punkt: Dazu zählen ein öffentliches Fahrradverleihsystem für Pendler, Bürger, Touristen und Besucher des Campusgeländes, mehrere über das Stadtgebiet verteilte „Bike&Ride“- und

„Park&Ride“-Punkte sowie Fahrradstationen an zentralen Verkehrsknoten- und Zielpunkten mit dazugehörigen Serviceleistungen. Darüber hinaus wird durch die Vernetzung von Fahrradstraßen eine gut ausgeschilderte Fahrradrouten geschaffen, die Sehenswürdigkeiten, Freizeitattraktionen und das Universitätsgelände miteinander verbindet. Auf einer stark frequentierten Straße auf dieser Route soll zudem Radfahrern künftig Vorrang eingeräumt werden.

Das ist schon fertig und das wird gerade gebaut

In Sachen Infrastruktur ist in zweieinhalb Jahren schon einiges passiert. Den baulichen Auftakt des Projektes „Auf Straubings Grünen Wegen“ machte die Anbindung eines Wohn- und Gewerbegebiets mit dem Geh- und Radweg entlang des Allachbachs. Diese Maßnahme beinhaltete den Bau einer Brücke über den Bach sowie einen etwa 160 Meter langen und drei Meter breiten Weg. Auch müssen Radfahrer, die unter der Brücke der Bundesstraße B8 am Allachbachradweg fahren, jetzt an mehreren Stellen nicht mehr absteigen und den Kopf einziehen. Der Radweg wurde hier in Rekordbauzeit tiefergelegt: Statt wie bisher 1,80 Meter beträgt die Durchfahrthöhe nun regelkonform 2,50 Meter. Die vormals steilen Rampen wurden geh- und radfahrerfreundlich abgeflacht, gerade auch im Sinne der Barrierefreiheit.

Die Planungen zur Allachbach-Renaturierung inmitten des Stadtzentrums haben schon 2016 begonnen. Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zum kreuzungsfreien Radweg unter der dort verlaufenden Kolbstraße hindurch war der Brückenneubau im Jahr 2015. Auf dem neuen Fuß- und Radweg zwischen Bahnhofstraße und Innere Frühlingstraße kann nun der Bach unmittelbar erlebt werden. Das Plätschern des Wassers, das sich über Wurzelstöcke, Holzbühnen, Felsen und Kies schlängelt, übertönt mancherorts den Stadtlärm – eine Maßnahme, die bei den Bürgern gut ankommt. An drei weiteren Stellen wird der Radweg derzeit tiefergelegt, damit die Radfahrer ungehindert Bahn- und Straßenunterführungen passieren können.

Sicherheit wird großgeschrieben

Neben dem Großprojekt „Auf Straubings Grünen Wegen“ werden aber auch noch zahlreiche weitere Punkte in Angriff genommen. So wurde im Stadtgebiet damit begonnen, sogenannte Vorrangflächen für Radfahrer auszuweisen. An verschiedenen Stellen im ganzen Stadtgebiet sind künftig neue Straßenmarkierungen für Radfahrer vorgesehen, die die vorhandenen Radwege noch sichtbarer und somit für die Nutzer sicherer machen. Der Vorteil für den Fahrradverkehr liegt darin, dass die Aufstellfläche auch dann erkennbar ist und auch befahren werden kann, wenn sich bereits Kraftfahrzeuge auf den Fahrspuren befinden. In der Bahnhofstraße schafft eine solche Aufstellfläche bereits Erleichterung.

Damit beim Radfahren keine Unfälle passieren, werden schon Grundschüler geschult – im Verkehrsgarten. Die Pop-Up-Anlage am Hagen, die derzeit eine Übergangslösung darstellt, wird demnächst durch einen neuen, fest angelegten Verkehrsgarten am Peterswöhrd ersetzt. Dort lernen schon die Kleinen, wie sie sich als Radfahrer im Straßenverkehr richtig verhalten und so sicher zur Schule und wieder nach Hause kommen.

Auch in der Fußgängerzone darf geradelt werden

Lange war das Radeln in der Fußgängerzone von Straubing ein strittiges Thema. Die Erfahrungen von Ordnungsamt und Polizei haben gezeigt, dass sich der Großteil der Radfahrer und Fußgänger im Innenstadtbereich vorbildlich verhält. Daher hat sich der Ordnungsausschuss der Stadt 2019 dafür ausgesprochen, dass Radfahrer in der Fußgängerzone nicht mehr absteigen müssen. Ein rücksichtsvolles Miteinander ist dafür Grundvoraussetzung: 2020 gab es Aktionstage, und eigens angefertigte Schilder weisen darauf hin, aufeinander aufzupassen. Die Grundregel lautet: Fußgänger haben Vorrang.

Leihräder und Strom für E-Bikes

Insbesondere für Touristen startet im Rahmen des Projekts in diesem Sommer der Fahrradverleih unter Regie eines dänischen Unternehmens, das bereits in mehreren deutschen Städten vertreten ist. Eine App macht es möglich: An verschiedenen Stationen in Straubing können Räder gebucht und abgeholt und auch wieder dort zurückgegeben werden. Für E-Bikes wurde zudem eine kostenlose Ladestation in der Innenstadt errichtet.

Radfahren in Sport und Beruf

Auch sportliche Radfahrer kommen in Straubing auf ihre Kosten. Im Osten der Stadt wartet ein moderner Pump-Track auf spektakuläre Manöver mit dem Rad. Diese BMX-Strecke wurde im vergangenen Jahr asphaltiert, um die Wartung einfacher zu machen. Das kommt bei den sportlichen Bikern sehr gut an: Die Anlage wird seither noch besser angenommen und ist vor allem für Jugendliche und Radsportler ein beliebter Anlaufpunkt. Für Menschen, die ihr Rad nutzen möchten, um etwas zu transportieren, fördert die Stadt Straubing den Kauf von Lastenrädern für den Transport von gewerblichen, aber auch privaten Gütern. Der Zuschuss ist gedeckelt, gefördert werden können bis zu 25 Prozent der Anschaffungs- oder Leasingkosten.



Tieferlegung Geh- und Radweg unterhalb der B8.



Aufstellfläche Bahnhofstraße.



Radfahrer in Straubing.

Auch der Bürger ist gefragt

Das Projekt „Auf Straubings Grünen Wegen“ ist ein Gemeinschaftsprojekt. Eingebunden werden daher auch die Bürgerschaft und verschiedene Interessensgruppen. Die Meinung der Straubinger ist gefragt. So hatte jeder bis Anfang Juni die Möglichkeit, an einer projektbegleitenden Umfrage teilzunehmen. In Zusammenarbeit mit der CIMA Beratung + Management GmbH sollten mit der Befragung wichtige Hinweise zum Mobilitätsverhalten sowie der Radverkehrsinfrastruktur in Straubing und der Wahrnehmung des Projekts gesammelt werden. Die Beteiligung an der Umfrage war groß: Innerhalb eines Monats nahmen 1.160 Personen daran teil. Zudem kann man über ein Online-System jederzeit Punkte im städtischen Radwege- und Straßennetz markieren, an denen es nach persönlicher Einschätzung noch Verbesserungspotenzial gibt.

All das zeigt: Nicht nur Straubing bewegt etwas beim Radfahren, sondern das Radfahren bewegt auch die Straubinger. Das freut auch Oberbürgermeister Markus Pannermayr: „Radfahren macht Spaß, ist gesund und unterstützt den Klimaschutz. Viele in unserer Stadt haben das bereits erkannt und ich wünsche mir, dass wir noch mehr Menschen von diesen Vorteilen überzeugen können. Allen, die sich aktiv für das Fahrradfahren einsetzen, danke ich ganz herzlich für ihr Engagement.“

Sachstandsbericht Radverkehrsförderung in Aschaffenburg

5 Jahre Radverkehrskonzept

Jörn Büttner Stadt Aschaffenburg, Stadtplanungsamt, Radverkehrsbeauftragter



Vor rund fünf Jahren hat sich die Stadt Aschaffenburg auf den Weg gemacht den Radverkehr zu fördern. Das 2015 vom Stadtrat beschlossene Radverkehrskonzept ist hierfür die planerische Grundlage. Es sieht ein großes Paket an Maßnahmen vor, die Schritt für Schritt und Jahr für Jahr umgesetzt werden.

Der Radverkehr in Aschaffenburg nimmt seit Jahren kontinuierlich zu. Das Fahrrad wird zunehmend als Verkehrsmittel im Alltag genutzt, um zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Schule zu fahren. Aschaffenburg bietet sich als kompakte Stadt mit sehr kurzen Wegen ideal für die flexible Nutzung des Fahrrads an, mit E-Bikes sind mittlerweile auch Steigungen in die abgelegenen Stadtteile oder die Nachbarkommunen keine Herausforderung mehr.

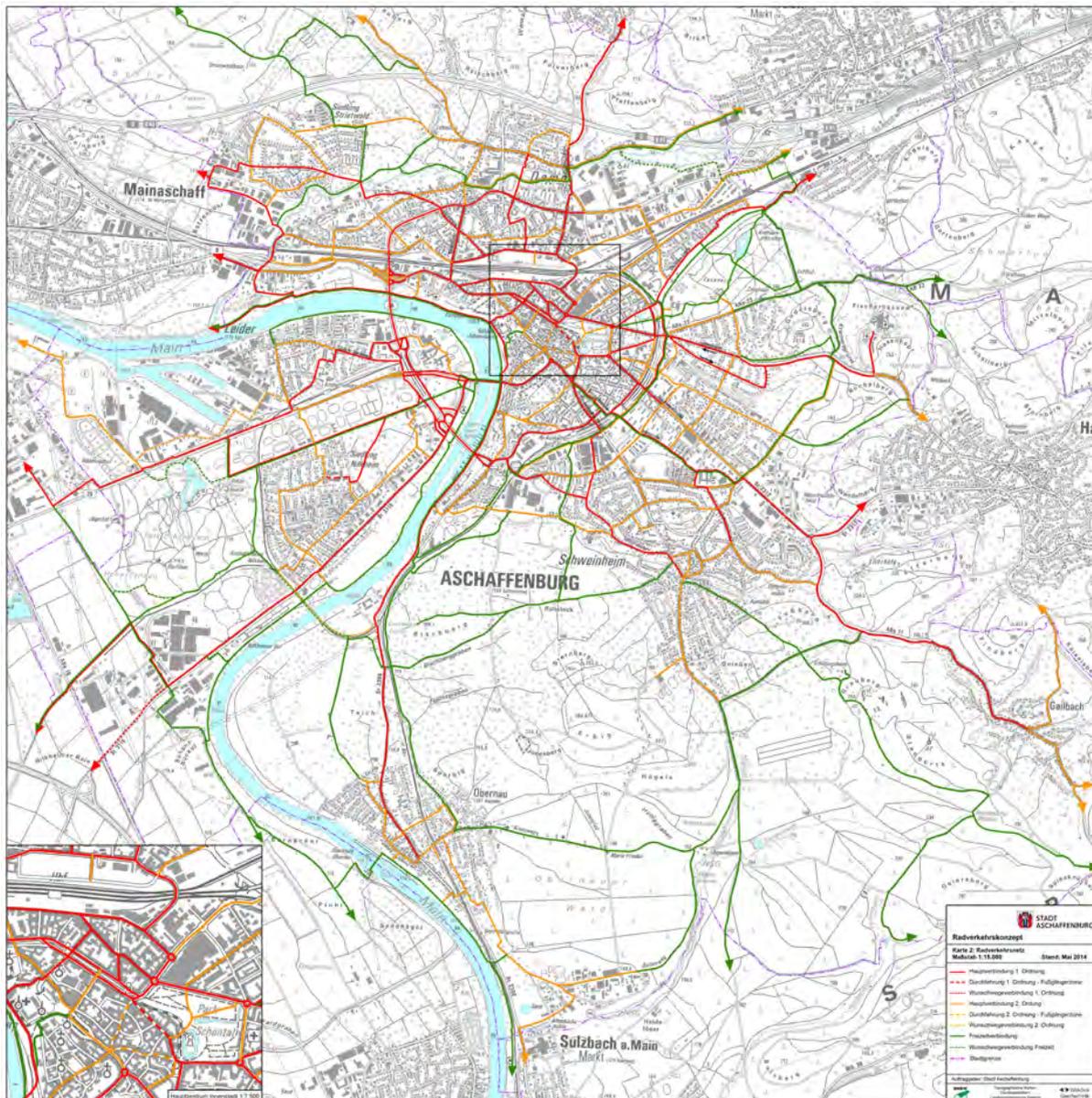
Es konnten große Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden. Vieles ist noch in der Planung. Denn es braucht gute Lösungen und eine breite gesellschaftliche Akzeptanz. Nach fünf Jahren ist es nun an der Zeit, eine erste Zwischenbilanz zu ziehen: Was wurde umgesetzt und welche Maßnahmen sind geplant? Der erste umfassende Sachstandsbericht zeigt mit vielen Bildern auf, was in den vergangenen Jahren im Rahmen der Radverkehrsförderung umgesetzt wurde.

Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung bestand darin, das Radverkehrskonzept, welches in groben Zügen aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2002 schon vorlag, unter den aktuellen Rand- und Rahmenbedingungen sowie gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen weiterzuentwickeln und ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept (baulich, organisatorisch, kommunikativ) mit Dringlichkeitsstufen, Kostenansätzen und einer Zeitplanung vorzulegen. Ziel war und ist es weiterhin, den Radverkehr in Aschaffenburg attraktiver und sicherer zu machen, eine Änderung des Modal Split zugunsten des Radverkehrs zu erreichen und somit auch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz

Um ein durchgängiges Radwegenetz mit einheitlichen Ausstattungsstandards zu erreichen, wurden in einem ersten Schritt alle Radwegbeziehungen nach Haupttrouten und Freizeittrouten priorisiert und so eine Netzplanung anhand wichtiger Quell- und Zielpunkte für das Stadtgebiet erstellt. So entstand ein hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz, bestehend aus drei Kategorien mit jeweils spezifischen Anforderungen und Qualitätsmerkmalen. Anhand dieser Qualitätsstandards wurden in einem nächsten Schritt alle Radwege auf Mängel geprüft und daraus schließlich ein Maßnahmenkatalog erstellt, wo welche Mängel zu beheben sind, um ein qualitativvolles Radverkehrsnetz zu erhalten.



Hauptverbindungen erster Ordnung

Die Hauptverbindungen erster Ordnung (oder Stadtnetz) sind ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen (radiale und tangentielle Verbindungen). Wichtige Quellen (Wohngebiete) und übergeordnete Ziele der Bereiche Beruf, Ausbildung (Hochschule, Schulzentren), Einkaufszentren, Behörden, Klinikum Aschaffenburg, Bahnhöfe bzw. wichtige ÖPNV-Haltestellen, übergeordnete Freizeitziele (z. B. Mainufer, Sportstätten Alleefeld und Stadtbadstraße) werden miteinander verbunden. Hierzu gehört auch die Anbindung der einzelnen Stadtteile.

Die Qualitätsstandards sind dabei

- Regelmäße nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- alltagstauglich (ebene Oberfläche, sozial sicher)
- möglichst keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr
- bei hoher Frequenz keine Führung „Gehweg/Radfahrer frei“
- Führung über Fahrradstraßen möglich

Hauptverbindungen zweiter Ordnung

Die Hauptverbindungen zweiter Ordnung verbinden die typischen Ziele auf Stadtteilniveau (Schulen, Stadtteilzentren, Versorgungseinrichtungen, Freizeitziele) miteinander. Es wird empfohlen, sich auch für die Hauptverbindungen zweiter Ordnung an den Regelmäßen der ERA zu orientieren, in Einzelfällen können die ERA-Mindestanforderungen angewandt werden.

Freizeitverbindungen

Angeknüpft an die Verbindungen aus dem Umland führen die Freizeitverbindungen meist abseits des Straßenverkehrs, teilweise Wirtschaftswege nutzend, bis in die touristisch interessante Innenstadt. Die bestehenden Landkreisrouten und die konzeptionellen Ideen zu einem „Grünen Rad“ aus dem städtischen Landschaftsplan wurden aufgegriffen. Als Ausbaustandard gelten auch für Freizeitverbindungen die Regel- und Mindestmaße nach der ERA, was entsprechende Breiten anbetrifft. Es gelten auch die weiteren Qualitätskriterien mit Bezug zur Barrierefreiheit, Oberflächenbeschaffenheit, baulichen Details, Verknüpfung mit dem ÖPNV. Hinzu kommen weitere Anforderungen wie landschaftlich attraktive Streckenführung, möglichst Führung abseits des Kfz-Verkehrs und möglichst Ausstattung mit einer Wegweisung.

Das Radverkehrsnetz ist mit seiner Netzhierarchie eine der wichtigsten Plangrundlagen zur Beurteilung des Stellenwertes des Radverkehrs auf dem jeweiligen Streckenabschnitt:

Maßnahmenpriorisierung und 10-Jahres-Plan

Im Radverkehrskonzept wurden anhand einer Mängelanalyse verschiedene Handlungsfelder aufgezeigt und in einem Maß-

nahmenkatalog zusammengestellt. Insgesamt umfasste der Katalog 370 Maßnahmen im gesamten Stadtgebiet, die von kleineren, punktuellen Eingriffen (wie Bordabsenkung oder Beschilderungsergänzungen) bis hin zu großen Umbaumaßnahmen von Kreisverkehren oder Radwegeneubau gehen. Diese Maßnahmen wurden anhand der vorzutreffenden Mängel bereits unterschiedliche Prioritätskategorien eingeteilt. Für diese Maßnahmen wurde im Jahr 2016 ein 10-Jahres-Plan erstellt, vom Stadtrat beschlossen und Ende 2019 aktualisiert. Bei der Festlegung der Umsetzungsreihenfolge wurden folgende Randbedingungen berücksichtigt:

- sinnvolle Abarbeitung der Radverkehrsmaßnahmen nach fachlichen und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten, um nach und nach ein einheitliches, zusammenhängendes Radwegenetz zu erhalten.
- Umsetzung weiterer notwendiger (Tief-)Baumaßnahmen im Stadtgebiet, welche die Radverkehrsmaßnahmen tangieren (z. B. Kanalsanierung, Sanierung Straßenbelag, Straßenum-/neubau).
- Verfügbarkeit finanzieller Mittel, zum einen für die Radverkehrsmaßnahme selbst, zum anderen für weitere (Tief-)Baumaßnahmen, die im Zuge der Radverkehrsmaßnahme auch für andere Verkehrsteilnehmer oder für eine stadtgestalterisch sinnvolle Integration der Maßnahme anfallen.

Strukturelle Änderungen

Mit der Umsetzung des Konzeptes waren strukturelle Änderungen unumgänglich. Zunächst wurde 2017 ein fachlich qualifizierter Radverkehrsbeauftragter in Vollzeit eingestellt. Um die Maßnahmen bautechnisch zu detaillieren, die Ausschreibungen zu erstellen und durchzuführen sowie die Baumaßnahmen zu betreuen, wurde 2019 ein zusätzlicher Bauingenieur im Tiefbauamt eingestellt, der ausschließlich für Baumaßnahmen des Radverkehrs zuständig ist.

Bei der Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes 2015 startete die Umsetzung mit einem relativ geringen Finanzbudget von 250.000 Euro. Dies entsprach bei 70.000 Einwohnern ca. 3,5 Euro/Einwohner*in, während die Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan 2020 für eine konsequente Förderung des Radverkehrs 17 Euro je Einwohner*in empfohlen hatte. Die umzusetzenden Projekte mussten im Rahmen der Möglichkeiten entsprechend priorisiert werden. Zudem war ein höheres Budget mit den damals vorhandenen personellen Möglichkeiten nicht umsetzbar.

Nach ersten erfolgreichen Projektrealisierungen und einer Steigerung der Radverkehrsakzeptanz in der Bürgerschaft wurde das Budget sowie das Personal jedoch alljährlich aufgestockt. Dementsprechend konnten in den vergangenen Jahren auch größere Projekte angegangen werden und viele weitere Kleinmaßnahmen konnten initiiert und umgesetzt werden. Mit 1,3 Millionen Euro im Haushaltsansatz „Radverkehr“ für 2021 liegt die Quote mit ca. 18,5 Euro je Einwohner*in erstmals über dem Vorschlag des Nationalen Radverkehrsplanes 2020.

Umgesetzte Maßnahmen

Die Vorstellung der Vielzahl von umgesetzten Einzelmaßnahmen kann in diesem Rahmen nicht erfolgen. Die Aufgaben und Tätigkeiten waren vielfältig und spiegeln sich in der Strukturierung des Inhaltsverzeichnis wieder:

- Bauliche Umsetzungen an Radhauptverbindungen
- Bauliche Umsetzungen an Knotenpunkten
- Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse
- Ausbau an Fahrradabstellanlagen
- Service und Komfort
- Öffentlichkeitsarbeit
- Resümee und Ausblick

Am wichtigsten sind als Basis für sicheren und komfortablen Radverkehr die baulichen Maßnahmen einzuschätzen. Die Infrastruktur ist die entscheidende Basis, in der die Radverkehrsförderung sichtbar und spürbar sein muss. Dies gilt auch beim Fahrrad sowohl für den Fahrverkehr, als auch für den ruhenden Verkehr beim Ausbau der Fahrradabstellanlagen. In den Punkten „Service und Komfort“ finden sich weitere wichtige Elemente der Radverkehrsförderung. Hier ist die flächendeckende Umsetzung der Radwegweisung im Radver-

kehrnetz, die Beleuchtung von Alltagsrouten, der Aufbau von Zählstellen und Ladestationen sowie die Etablierung eines kostenfreien Lastenradverleih-Systems zu nennen. Auch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit nach dem Motto „Tue Gutes und rede drüber“ ist sehr wichtig, um die Bürger*innen über alle umgesetzten Maßnahmen und neue Angebote zu informieren und so für die Nutzung des Fahrrads zu fördern.

Auch der Sachstandsbericht selbst ist als Teil der Öffentlichkeitsarbeit zu sehen. Aus diesem Grunde ist er auch weniger als fachlich-planerische Analyse, sondern bewusst als gut zugänglicher und übersichtlicher Bericht mit vielen Fotos und Grafiken gestaltet worden. Viele interessierte Bürger*innen haben ihn bereits von der Homepage der Stadt Aschaffenburg heruntergeladen und wir möchten herzlich dazu einladen, dies ebenfalls zu tun.

Der Bericht ist als PDF (22,6 MB) unter dem folgenden Link verfügbar:

https://www.aschaffenburg.de/dokumente/Buerger-in-Aschaffenburg/Planen-Bauen-und-Wohnen/Stadtplanung/Sachstandsbericht-5-Jahre-Radverkehrskonzept_WEB.pdf

INHALT

<table border="0" style="width: 100%;"> <tr><td> Grußwort Oberbürgermeister</td><td style="text-align: right;">02</td></tr> <tr><td> Rückblick des Referenten für Bau und Stadtentwicklung</td><td style="text-align: right;">03</td></tr> <tr><td> Das Radverkehrskonzept</td><td style="text-align: right;">06 07</td></tr> <tr><td> Schwerpunkte der Radverkehrsförderung</td><td style="text-align: right;">08 09</td></tr> <tr><td> Grundsätze, Netzhierarchie und Qualitätsstandards</td><td style="text-align: right;">10 11</td></tr> <tr><td> Maßnahmenpriorisierung und 10-Jahres-Plan</td><td style="text-align: right;">12 13</td></tr> <tr><td> Strukturelle Umsetzungen</td><td style="text-align: right;">14 15</td></tr> <tr><td> Organisation und Personen</td><td style="text-align: right;">16 17</td></tr> <tr><td> Entwicklung Haushaltsmittel Radverkehr</td><td style="text-align: right;">18 19</td></tr> <tr><td> Das Fahrradforum</td><td style="text-align: right;">20 21</td></tr> <tr><td> AGFK Bayern: Auszeichnung Fahrradfreundliche Stadt</td><td style="text-align: right;">22 23</td></tr> <tr><td> Bauliche Umsetzungen an Radhauptverbindungen</td><td style="text-align: right;">24 25</td></tr> <tr><td> Fahrradstraße – Brentanoachse – Deutsche Straße</td><td style="text-align: right;">26 27</td></tr> <tr><td> Alexandrastraße</td><td style="text-align: right;">28 29</td></tr> <tr><td> Rückbau der Schillerstraße</td><td style="text-align: right;">30 31</td></tr> <tr><td> Schillerstraße – Dyroffstraße – Boppstraße</td><td style="text-align: right;">32 33</td></tr> <tr><td> Mainufer-Promenade</td><td style="text-align: right;">34 35</td></tr> <tr><td> Friedrichstraße</td><td style="text-align: right;">36 37</td></tr> <tr><td> Am Königgraben – Gallbacher Straße</td><td style="text-align: right;">38 39</td></tr> <tr><td> Nach Halbach über Lindenallee – Ludwigsallee – Alois-Alzheimer-Allee</td><td style="text-align: right;">40 41</td></tr> <tr><td> Bauliche Umsetzungen an Knotenpunkten</td><td style="text-align: right;">42 43</td></tr> <tr><td> Sandtor – Alexandrastraße – Würzburger Straße</td><td style="text-align: right;">44 45</td></tr> <tr><td> Würzburger Straße – Berliner Allee</td><td style="text-align: right;">46 47</td></tr> <tr><td> Schillerstraße – Ebertbrücke</td><td style="text-align: right;">48 49</td></tr> <tr><td> Goldbacher Straße – An der Lache</td><td style="text-align: right;">50 51</td></tr> <tr><td> Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse</td><td style="text-align: right;">52 53</td></tr> <tr><td> Piktogramme, Einbahnstraßen & Busspuren</td><td style="text-align: right;">54 55</td></tr> <tr><td> Querungshilfen Hauptbahnhof und Anschluss Goethestraße</td><td style="text-align: right;">56 57</td></tr> <tr><td> Mozartstraße – Clemensstraße</td><td style="text-align: right;">58 59</td></tr> <tr><td> Wailandstraße – Großostheimer Straße</td><td style="text-align: right;">60 61</td></tr> <tr><td> Würzburger Straße / Konfliktbereich Eisdiele / Konfliktbereich Apotheke</td><td style="text-align: right;">62 63</td></tr> <tr><td> Änderungen an Lichtsignalanlagen (Ampeln)</td><td style="text-align: right;">64 65</td></tr> <tr><td> Verschiedene Ergänzungen</td><td style="text-align: right;">66 67</td></tr> </table>	Grußwort Oberbürgermeister	02	Rückblick des Referenten für Bau und Stadtentwicklung	03	Das Radverkehrskonzept	06 07	Schwerpunkte der Radverkehrsförderung	08 09	Grundsätze, Netzhierarchie und Qualitätsstandards	10 11	Maßnahmenpriorisierung und 10-Jahres-Plan	12 13	Strukturelle Umsetzungen	14 15	Organisation und Personen	16 17	Entwicklung Haushaltsmittel Radverkehr	18 19	Das Fahrradforum	20 21	AGFK Bayern: Auszeichnung Fahrradfreundliche Stadt	22 23	Bauliche Umsetzungen an Radhauptverbindungen	24 25	Fahrradstraße – Brentanoachse – Deutsche Straße	26 27	Alexandrastraße	28 29	Rückbau der Schillerstraße	30 31	Schillerstraße – Dyroffstraße – Boppstraße	32 33	Mainufer-Promenade	34 35	Friedrichstraße	36 37	Am Königgraben – Gallbacher Straße	38 39	Nach Halbach über Lindenallee – Ludwigsallee – Alois-Alzheimer-Allee	40 41	Bauliche Umsetzungen an Knotenpunkten	42 43	Sandtor – Alexandrastraße – Würzburger Straße	44 45	Würzburger Straße – Berliner Allee	46 47	Schillerstraße – Ebertbrücke	48 49	Goldbacher Straße – An der Lache	50 51	Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse	52 53	Piktogramme, Einbahnstraßen & Busspuren	54 55	Querungshilfen Hauptbahnhof und Anschluss Goethestraße	56 57	Mozartstraße – Clemensstraße	58 59	Wailandstraße – Großostheimer Straße	60 61	Würzburger Straße / Konfliktbereich Eisdiele / Konfliktbereich Apotheke	62 63	Änderungen an Lichtsignalanlagen (Ampeln)	64 65	Verschiedene Ergänzungen	66 67	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr><td> Ausbau an Fahrradabstellanlagen</td><td style="text-align: right;">68 69</td></tr> <tr><td> Hauptbahnhof</td><td style="text-align: right;">70 71</td></tr> <tr><td> Öffentlicher Raum</td><td style="text-align: right;">72 73</td></tr> <tr><td> Schulen</td><td style="text-align: right;">74 75</td></tr> <tr><td> Schrottradaktion</td><td style="text-align: right;">76 77</td></tr> <tr><td> Service und Komfort</td><td style="text-align: right;">78 79</td></tr> <tr><td> Wegweisung</td><td style="text-align: right;">80 81</td></tr> <tr><td> Beleuchtung</td><td style="text-align: right;">82 83</td></tr> <tr><td> Zählstellen</td><td style="text-align: right;">84 85</td></tr> <tr><td> E-Bike Ladestationen</td><td style="text-align: right;">86 87</td></tr> <tr><td> Lastenrad-Verleih</td><td style="text-align: right;">88 89</td></tr> <tr><td> Öffentlichkeitsarbeit</td><td style="text-align: right;">90 91</td></tr> <tr><td> Stadtradeln</td><td style="text-align: right;">92 93</td></tr> <tr><td> Miteinanderzone</td><td style="text-align: right;">94 95</td></tr> <tr><td> Verkehrssicherheitskampagne</td><td style="text-align: right;">96 97</td></tr> <tr><td> Grünes Rad</td><td style="text-align: right;">98 99</td></tr> <tr><td> ADFC Fahrradklimatest</td><td style="text-align: right;">100 101</td></tr> <tr><td> Resümee und Ausblick</td><td style="text-align: right;">102 103</td></tr> <tr><td> interview mit dem Radverkehrsbeauftragten</td><td style="text-align: right;">104 105</td></tr> <tr><td> Das sagen die Vertreter des Fahrradforums</td><td style="text-align: right;">106 107</td></tr> <tr><td> Radialverbindungen</td><td style="text-align: right;">108 109</td></tr> <tr><td> Radschnellverbindungen / Freihofsplatz</td><td style="text-align: right;">110 111</td></tr> <tr><td> Leuchtturmprojekte und Visionen</td><td style="text-align: right;">112 115</td></tr> <tr><td> Neuaufgabe Fahrradstadtplan</td><td style="text-align: right;">116 117</td></tr> <tr><td> Impressum</td><td style="text-align: right;">118 119</td></tr> </table>	Ausbau an Fahrradabstellanlagen	68 69	Hauptbahnhof	70 71	Öffentlicher Raum	72 73	Schulen	74 75	Schrottradaktion	76 77	Service und Komfort	78 79	Wegweisung	80 81	Beleuchtung	82 83	Zählstellen	84 85	E-Bike Ladestationen	86 87	Lastenrad-Verleih	88 89	Öffentlichkeitsarbeit	90 91	Stadtradeln	92 93	Miteinanderzone	94 95	Verkehrssicherheitskampagne	96 97	Grünes Rad	98 99	ADFC Fahrradklimatest	100 101	Resümee und Ausblick	102 103	interview mit dem Radverkehrsbeauftragten	104 105	Das sagen die Vertreter des Fahrradforums	106 107	Radialverbindungen	108 109	Radschnellverbindungen / Freihofsplatz	110 111	Leuchtturmprojekte und Visionen	112 115	Neuaufgabe Fahrradstadtplan	116 117	Impressum	118 119
Grußwort Oberbürgermeister	02																																																																																																																				
Rückblick des Referenten für Bau und Stadtentwicklung	03																																																																																																																				
Das Radverkehrskonzept	06 07																																																																																																																				
Schwerpunkte der Radverkehrsförderung	08 09																																																																																																																				
Grundsätze, Netzhierarchie und Qualitätsstandards	10 11																																																																																																																				
Maßnahmenpriorisierung und 10-Jahres-Plan	12 13																																																																																																																				
Strukturelle Umsetzungen	14 15																																																																																																																				
Organisation und Personen	16 17																																																																																																																				
Entwicklung Haushaltsmittel Radverkehr	18 19																																																																																																																				
Das Fahrradforum	20 21																																																																																																																				
AGFK Bayern: Auszeichnung Fahrradfreundliche Stadt	22 23																																																																																																																				
Bauliche Umsetzungen an Radhauptverbindungen	24 25																																																																																																																				
Fahrradstraße – Brentanoachse – Deutsche Straße	26 27																																																																																																																				
Alexandrastraße	28 29																																																																																																																				
Rückbau der Schillerstraße	30 31																																																																																																																				
Schillerstraße – Dyroffstraße – Boppstraße	32 33																																																																																																																				
Mainufer-Promenade	34 35																																																																																																																				
Friedrichstraße	36 37																																																																																																																				
Am Königgraben – Gallbacher Straße	38 39																																																																																																																				
Nach Halbach über Lindenallee – Ludwigsallee – Alois-Alzheimer-Allee	40 41																																																																																																																				
Bauliche Umsetzungen an Knotenpunkten	42 43																																																																																																																				
Sandtor – Alexandrastraße – Würzburger Straße	44 45																																																																																																																				
Würzburger Straße – Berliner Allee	46 47																																																																																																																				
Schillerstraße – Ebertbrücke	48 49																																																																																																																				
Goldbacher Straße – An der Lache	50 51																																																																																																																				
Kleinmaßnahmen und Lückenschlüsse	52 53																																																																																																																				
Piktogramme, Einbahnstraßen & Busspuren	54 55																																																																																																																				
Querungshilfen Hauptbahnhof und Anschluss Goethestraße	56 57																																																																																																																				
Mozartstraße – Clemensstraße	58 59																																																																																																																				
Wailandstraße – Großostheimer Straße	60 61																																																																																																																				
Würzburger Straße / Konfliktbereich Eisdiele / Konfliktbereich Apotheke	62 63																																																																																																																				
Änderungen an Lichtsignalanlagen (Ampeln)	64 65																																																																																																																				
Verschiedene Ergänzungen	66 67																																																																																																																				
Ausbau an Fahrradabstellanlagen	68 69																																																																																																																				
Hauptbahnhof	70 71																																																																																																																				
Öffentlicher Raum	72 73																																																																																																																				
Schulen	74 75																																																																																																																				
Schrottradaktion	76 77																																																																																																																				
Service und Komfort	78 79																																																																																																																				
Wegweisung	80 81																																																																																																																				
Beleuchtung	82 83																																																																																																																				
Zählstellen	84 85																																																																																																																				
E-Bike Ladestationen	86 87																																																																																																																				
Lastenrad-Verleih	88 89																																																																																																																				
Öffentlichkeitsarbeit	90 91																																																																																																																				
Stadtradeln	92 93																																																																																																																				
Miteinanderzone	94 95																																																																																																																				
Verkehrssicherheitskampagne	96 97																																																																																																																				
Grünes Rad	98 99																																																																																																																				
ADFC Fahrradklimatest	100 101																																																																																																																				
Resümee und Ausblick	102 103																																																																																																																				
interview mit dem Radverkehrsbeauftragten	104 105																																																																																																																				
Das sagen die Vertreter des Fahrradforums	106 107																																																																																																																				
Radialverbindungen	108 109																																																																																																																				
Radschnellverbindungen / Freihofsplatz	110 111																																																																																																																				
Leuchtturmprojekte und Visionen	112 115																																																																																																																				
Neuaufgabe Fahrradstadtplan	116 117																																																																																																																				
Impressum	118 119																																																																																																																				



Mandatos Wissen App

Praxiswissen für Kommunalpolitiker



Begriffe, Gesetze & Co. jederzeit abrufbar für Gremienmitglieder und Entscheider

Die Mandatos Wissen App ist das große digitale Nachschlagewerk für Kommunalpolitiker. In Sekundenschnelle erhalten Sie kurze und verständliche Erklärungen zu hunderten Begriffen, die Ihnen in Ihrer kommunalpolitischen Praxis begegnen.

Sie müssen nicht alles wissen – Sie müssen nur wissen, wo es steht.



Mandatos

Gremienarbeit/ einfach.digital

Mehr als 1.975 Installationen!

digitalfabrix.de

akdb.digitalfabriX GmbH

Hansastraße 16
80686 München

+49 (0)89 5404408-0

info@digitalfabrix.de

Impressum

Der Bayerische Bürgermeister

Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung

ISSN 0723-7022 73. (103.) Jahrgang

Seit Ausgabe 05|2020 auf Recyclingpapier

HERAUSGEBER



Präsident:
Bürgermeister Dr. Uwe Brandl, Abensberg



Vorsitzender:
Oberbürgermeister Markus Pannermayr, Straubing



Präsident:
Landrat Christian Berreiter, Deggendorf



Präsident:
Bezirksstagspräsident Franz Löffler, Waldmünchen

REDAKTION

Katharina Hipp (verantwortlich)
Tel.: 0 89/21 83-71 72, Fax: 0 89/21 83-71 49
E-Mail: bay.buergermeister@hjr-verlag.de

ANZEIGEN

Charlotte Kun
(verantwortlich)
Tel.: 0 89/21 83-72 07, Fax: 0 89/21 83-73 16
E-Mail: Charlotte.Kun@hjr-verlag.de

GESCHÄFTSFÜHRER

**Dr. Karl Ulrich, Hermann Damböck und
Sabine Meuschke-Walbert**

VERLAG, GESCHÄFTSFÜHRER UND ALLE VERANTWÖRTLICHEN

Verlagsgruppe Hühlig Jehle Rehm GmbH
Im Weiher 10, 69121 Heidelberg
www.rehm-verlag.de
UniCredit Bank AG Deutschland
BLZ: 70020270, Konto-Nr.: 15764476
IBAN: DE22 7002 0270 0015 7644 76
BIC: HYVEDEMMXXX

VERTRIEB UND ABO-SERVICE

Verlagsgruppe Hühlig Jehle Rehm GmbH
Abonnentenservice
Hultschiner Straße 8, 81677 München
Tel.: 0 89/21 83-71 10, Fax: 0 89/21 83-76 20
E-Mail: aboservice@hjr-verlag.de

ERSCHEINUNGSWEISE, BEZUGSPREISE UND -BEDINGUNGEN

Der **Bayerische Bürgermeister** erscheint monatlich, jeweils am Monatsanfang. Die Juli- und August-Ausgabe erscheinen als Doppelheft. Jahresabonnement € 242,99 zzgl. € 32,00 Versandkosten. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. Der Abonnementspreis wird im Voraus in Rechnung gestellt. Das Abonnement verlängert sich zu den jeweils gültigen Bedingungen um ein Jahr, wenn es nicht mit einer Frist von 8 Wochen zum Ende des Bezugszeitraumes gekündigt wird.

ANZEIGEN

Gültig sind die **Mediadaten 2020**.

URHEBER- UND VERLAGSRECHT

Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge, auch die bearbeiteten Gerichtsentscheidungen und Leitsätze, sind urheberrechtlich geschützt. Der Rechtsschutz gilt auch gegenüber Datenbanken und ähnlichen Einrichtungen. Kein Teil dieser Zeitschrift darf außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache, übertragen werden.

MANUSKRIPTE

Der Verlag haftet nicht für Manuskripte, die unverlangt eingereicht werden. Die Annahme zur Veröffentlichung muss schriftlich erfolgen. Mit der Annahme zur Veröffentlichung der Beiträge überträgt der Autor dem Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für die Zeit bis zum Ablauf des Urheberrechts. Eingeschlossen sind insbesondere auch das Recht zur Herstellung elektronischer Versionen und zur Einspeicherung in Datenbanken sowie das Recht zu deren Vervielfältigung und Verbreitung online oder offline ohne zusätzliche Vergütung. Nach Ablauf eines Jahres kann der Autor anderen Verlagen eine einfache Abdruckgenehmigung erteilen; das Recht an der elektronischen Version bleibt beim Verlag. Namensartikel geben die persönliche Meinung der Autoren wieder.

SATZ

TypoScript GmbH, Heidemannstraße 29, 80939 München

DRUCK

Zimmermann Druck + Verlag GmbH, Widukindplatz 2, D-58802 Balve

BILDNACHWEIS

@ AdobeStock: 71270628, 439931609, 128061776, 272831598, 136709962
@ Bayernkarte: https://d-maps.com/pays.php?num_pay=328&lang=de

Bayerischer Gemeindetag

Bayerns Gemeinden fordern einen Rettungsschirm für die Jahre 2021 und 2022

„Bayerns Gemeinden und Städte werden ihren Beitrag leisten, um das Land aus der Corona-Krise zu führen. Dazu brauchen sie aber die finanziellen Mittel. Bund und Freistaat stehen hier in der Pflicht. Sie müssen einen Rettungsschirm mindestens für die Jahre 2021 und 2022 für die Kommunen aufspannen“, sagte Gemeindetagspräsident Dr. Uwe Brandl. Er wies darauf hin, dass die bayerischen Gemeinden und Städte das Corona-Jahr 2020 zwar finanziell relativ gut überstanden haben, weil Bund und Freistaat die Gewerbesteuerausfälle großzügig kompensiert haben. Mit dieser einmaligen Aktion sei das Problem aber nicht beseitigt. Der jüngst prognostizierte Anstieg der Steuereinnahmen im Jahr 2021 wird aber nicht ansatzweise ausreichen, um das Niveau des Jahres 2019 wieder zu erreichen. Die Corona-Pandemie wird noch für eine lange Zeit tiefe Löcher in die Gemeindehaushalte reißen.

„Und das in einer Zeit, in der die Gemeinden einen großen Investitionsstau vor sich herschieben. Gerade in der Krise erwarten die Bürgerinnen und Bürger, aber natürlich auch die Wirtschaft, starke und handlungsfähige Kommunen.“ Brandl verwies auch auf die weiter ansteigenden Sozialausgaben. „Und gerade hat uns der Bund aufgegeben, ab dem Jahr 2026 eine Ganztagsbetreuung für Grundschulkinder sicherzustellen, was wieder viele Milliarden

an Bau- und Betriebskosten verursachen wird. Wie soll dies alles geschultert werden? Um einen Rettungsschirm für die kommenden Jahre kommen Bund und Freistaat nicht umhin!“

/

**Kommunaler
Finanzausgleich:
Gemeindetag ist mit
dem Ergebnis
angesichts
schwieriger
Rahmenbedingungen
zufrieden**

/

Gemeindetagspräsident Dr. Uwe Brandl bewertete die Ergebnisse der Verhandlungen über den kommunalen Finanzausgleich, die im Bayerischen Landtag mit Bayerns Finanzminister Albert Füracker stattfanden, angesichts schwieriger Rahmenbedingungen positiv: „Alles in allem konnte für die Gemeinden ein ganz passables Ergebnis erreicht werden.“

Das Gesamtvolumen des Finanzausgleichs liegt bei rund 10,4 Milliarden Euro. Die reinen Landesleistungen

überschreiten dabei erstmalig 10 Milliarden Euro. Der Betrag der Schlüsselzuweisungen konnte um rund 67 Millionen Euro auf 4 Milliarden erhöht werden. Brandl: „Gleichzeitig leisten die Kommunen einen kraftvollen Beitrag zur Bewältigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie, weil die Entnahme von rund 150 Millionen aus dem Topf des Finanzausgleichs mitgetragen wird. Das ist sehr beachtlich.“ Zur Stabilisierung der kommunalen Investitionsfähigkeit wird im Rahmen der bisherigen Hochbauförderung von 650 Millionen Euro für das Jahr 2022 zusätzlich ein einmaliger Betrag von weiteren 360 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Brandl: „Auf diese Weise stehen in diesen schwierigen Zeiten rund eine Milliarde Euro als Fördermittel unter anderem im Bereich der Errichtung von Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen zur Verfügung. Das ist enorm wichtig. Außerdem ist es uns gelungen, die Härtefallförderung für den Bau von Abwasserentsorgungs- und Wasserversorgungsanlagen einmalig um 40 Millionen Euro zu erhöhen. Damit stehen im Jahr 2022 insgesamt 130,25 Millionen Euro für die Kommunen zur Verfügung.“

Brandl dankte dem Freistaat Bayern, dass er unverändert an der Seite der Kommunen steht und sich beim Bund gemeinsam mit den Kommunalen Spitzenverbänden dafür einsetzen wird,

dass dieser seiner gesamtstaatlichen Verantwortung nachkommt und auch im Jahr 2021 die Gewerbesteuerausfälle der Kommunen ausgleicht. „Der Freistaat hat seine Bereitschaft erklärt, seinen hälftigen Beitrag im Rahmen einer solchen Regelung wie im letzten Jahr zu leisten. Das erwarten wir nun auch vom Bund.“ Brandl betonte, dass das Ergebnis der Finanzausgleichsgespräche ein wichtiges Signal für die kreisangehörigen Städte, Märkte und Gemeinden darstellt, weil es gelungen ist, den Rückgang der Schlüsselmasse des vorherigen Jahres teilweise zu kompensieren, die Investitionsfähigkeit und die Investitionskraft der Kommunen zu stabilisieren, aber vor allem ein deutliches Signal vom Freistaat zu bekommen, bei den zu erwartenden Gewerbesteuerausfällen in der Diskussion auf Bundesebene nicht vom Freistaat allein gelassen zu werden.

/ Bauland- mobilisierungsgesetz ist am 23.6.2021 in Kraft getreten /

Nach langer und breiter Debatte sowie Beschlussfassung im Bundestag und im Bundesrat ist das Baulandmobilisierungsgesetz (die BauGB-Novelle 2021) am 23.6.2021 in Kraft getreten. In den geläufigen Gesetzesdatenbanken wurden die Vorschriften bereits konsolidiert in das Baugesetzbuch eingepflegt. Ebenso das Gesetz zur Mobilisierung von Bauland (Baulandmobilisierungsgesetz) wie am 22. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt verkündet.

1. Ziel des Gesetzes: Bezahlbaren Wohnraum schaffen

Zentrales Ziel der Novelle ist die beschleunigte Schaffung von Wohnraum, soweit möglich in einer nachverdichtenden Innenentwicklung. Ein zentraler Eckpunkt aus gemeindlicher Per-

spektive sind überdies Verbesserungen bei den gemeindlichen Vorkaufsrechten. In den Vordergrund zu stellen ist auch die Verlängerung des § 13b BauGB sowie eine Aufweitung der Befreiungsmöglichkeit des § 31 BauGB. Schließlich wurden auch in der Baunutzungsverordnung Verbesserungen vorgenommen. So führt das Gesetz eine neue Gebietskategorie, das „Dörfliche Wohngebiet“, ein und es gestaltet § 17 BauNVO, mithin die Regelung über das Maß der baulichen Nutzung, als Orientierungswertsystem.

Die wichtigsten Neuerungen im Überblick:

– Gemeindliche Vorkaufsrechte, §§ 24 ff. BauGB

Gemeinden können auf Basis einer Änderung des § 24 Abs. 1 Nr. 6 BauGB ihr Vorkaufsrecht an unbebauten Wohnbaugrundstücken nun auch ausüben, wenn diese zu erkennbar vorläufigen Zwecken bebaut sind. Ferner wurde ein neuer Tatbestand (§ 24 Abs. 1 Nr. 8 BauGB) geschaffen, nachdem im Einzelfall Vorkaufsrechte auch an Grundstücken ausgeübt werden können, auf denen eine sogenannte „Schrottimmobile“ steht oder sonst ein städtebaulicher Missstand im Sinne des § 136 Abs. 2 i. V. m. Abs. 3 vorliegt. In § 24 Abs. 3 BauGB wird nunmehr geregelt, dass auch eine Deckung des Wohnbedarfs in der Gemeinde dem Wohl der Allgemeinheit dienen kann. In § 25 BauGB wird eine neue Rechtsgrundlage für eine Vorkaufsrechtssatzung geschaffen, mit der das Vorkaufsrecht an unbebauten und brachliegenden Grundstücken begründet werden kann, wenn der Wohnungsmarkt dies erfordert. Die Vorschrift muss allerdings erst durch eine Landesverordnung aktiviert werden. Die Frist zur Ausübung des Vorkaufsrechts wurde von zwei auf drei Monate erhöht. Schließlich wurden Verbesserungen bei der Ausübung des sogenannten preislimitierten Vorkaufsrechts geschaffen.

– Befreiungsmöglichkeit erweitert, § 31 BauGB

§ 31 Abs. 3 BauGB erweitert die Befreiungsmöglichkeiten von Bebauungsplä-

nen, wenn dies der Schaffung von Wohnraum dient. Die Vorschrift ist allerdings bis zum 31.12.2026 befristet und sie muss erst durch eine Landesverordnung aktiviert werden. Schließlich darf die Landesverordnung und damit die Befreiungsmöglichkeit nur Gebiete umfassen, in denen ein angespannter Wohnungsmarkt im Sinne des neuen § 201a BauGB vorliegt.

– Sektoraler Bebauungsplan, § 9 Abs. 2 d. i. V. m. § 34 BauGB

Mit dem neuen sogenannten sektoralen Bebauungsplan können Gemeinden – befristet bis Ende 2024 – künftig auch in unbeplanten Bereichen nach § 34 BauGB Flächen für eine Wohnbebauung festlegen, auf denen nur Gebäude errichtet werden dürfen, bei denen sich ein Vorhabenträger hinsichtlich einzelner oder aller Wohnungen dazu verpflichtet, die zum Zeitpunkt der Verpflichtung geltenden Förderbedingungen der sozialen Wohnraumförderung, insbesondere die Miet- und Belegungsbindung einzuhalten.

– Verlängerung des § 13b BauGB

§ 13b BauGB wurde verlängert. Bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 gilt § 13a demnach wieder entsprechend für Bebauungspläne mit einer Grundfläche im Sinne des § 13a Absatz 1 Satz 2 von weniger als 10 000 Quadratmetern, durch die die Zulässigkeit von Wohnnutzungen auf Flächen begründet wird, die sich an im Zusammenhang bebaute Ortsteile anschließen. Das Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans nach § 13b BauGB kann bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 förmlich eingeleitet werden; der Satzungsbeschluss nach § 10 Absatz 1 ist bis zum Ablauf des 31. Dezember 2024 zu fassen.

– Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen, § 250 BauGB

In Gebieten mit angespanntem Wohnungsmarkt (§ 201a Satz 3 und 4 BauGB) können Städte und Gemeinde die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen für Gebäude mit mehr als fünf Wohneinheiten untersagen. Die Vorschrift muss allerdings durch eine Landesverordnung aktiviert werden, die

spätestens mit Ablauf des 31.12.2025 wieder außer Kraft treten muss.

– Städtebauliches Innenentwicklungskonzept, § 176a BauGB

Die Gemeinden können zukünftig ein städtebauliches Entwicklungskonzept beschließen, das Aussagen zum räumlichen Geltungsbereich, zu Zielen und zur Umsetzung von Maßnahmen enthält, die der Stärkung der Innenentwicklung dienen. Entsprechende städtebauliche Innenentwicklungskonzepte sollen dabei insbesondere der baulichen Nutzbarmachung auch von im Gemeindegebiet ohne Zusammenhang verteilt liegenden unbebauten oder brachliegenden Grundstücken dienen.

– Neue Kategorie „Dörfliches Wohngebiet“ eingeführt, § 5a BauNVO

Eine Änderung der Baunutzungsverordnung schafft eine neue Gebietskategorie: Die neuen sogenannten Dörflichen Wohngebiete dienen dem Wohnen

sowie der Unterbringung von land- und forstwirtschaftlichen Nebenerwerbsstellen und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben. Die Nutzungsmischung muss hierbei nicht gleichgewichtig sein.

– Maß baulicher Nutzung als Orientierungswerte, § 17 BauNVO

Die Werte des § 17 BauNVO zum Maß der baulichen Nutzung sollen künftig als Orientierungswerte dienen. Durch die Änderung soll auch zum Zwecke des Wohnungsbaus eine höhere Dichte erzielt werden können.

2. Anmerkung

Mit Inkrafttreten des Baulandmobilisierungsgesetzes geht ein langes Verfahren, dem die Einrichtung der Baulandkommission unter Beteiligung des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und des Bayerischen Gemeindetags vorangegangen war, zu Ende. Zahlreiche Vorschriften, wie die Verbesserungen bei den

gemeindlichen Vorkaufsrechten, die Verlängerung des § 13b BauGB oder die Verbesserungen in der Baunutzungsverordnung sind zu begrüßen.

Zu kritisieren am neuen Gesetz sind die vielen zeitlichen und zum Teil sehr engen Befristungen. Auch die Kopplung mehrerer Neuregelungen an die noch zu erlassenden Landesregelungen, insbesondere hinsichtlich der Voraussetzungen des „angespannten Wohnungsmarkts“ (§ 201 BauGB), ist zu kritisieren. Wir können mit dem heutigen Tag nicht sicher sagen, ob und wann entsprechende Landesverordnungen in Bayern in Kraft treten werden. Dennoch greift das neue Baulandmobilisierungsgesetz zahlreiche Forderungen des Bayerischen Gemeindetags zur Erweiterung kommunaler Gestaltungsspielräume und damit zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums auf. Es ist daher insgesamt zu begrüßen.

Ihre Komplett-Lösung zur Bayerischen Bauordnung!



Enthält:

- › den großen Kommentar zur BayBO,
- › die Baumamtspraxis Bayern sowie
- › alle Aufzeichnungen der Webinare die Sie mit allen Änderungen der BayBO- und BauGB-Novelle 2021 vertraut machen.

Molodovsky/Famers/Waldmann

Bayerische Bauordnung Kommentar plus

Online-Produkt + Webinar

ISBN 978-3-8073-2772-3

€ 109,99 / Vierteljahrespreis Grundlizenz inkl. 3 User

(personengebundene Lizenzen)*

www.rehm-verlag.de/baunovelle

*Mindestlaufzeit 1 Jahr, es gilt eine Kündigungsfrist von 6 Wochen zum Vertragsende. Preis inkl. MwSt.

rehm

rehm, eine Marke der Verlagsgruppe Huthig / ehle Rehm GmbH,
Huthischer Str. 8, 81677 München, im Fachmedienhandel erhältlich.
Preisänderung vorbehalten! Weitere Informationen unter
www.rehm-verlag.de. WAN 522580 / April 2021

Wer zahlt, wenn die Feuerwehr kommt?

Vorteile auf einen Blick

- praktische Hilfestellung bei der Geltendmachung von Kostenersatz nach Feuerwehreinsätzen
- zahlreiche Anwendungs- und Beispielfälle
- intensive Berücksichtigung der Rechtsprechung

Das Recht des Kostenersatzes

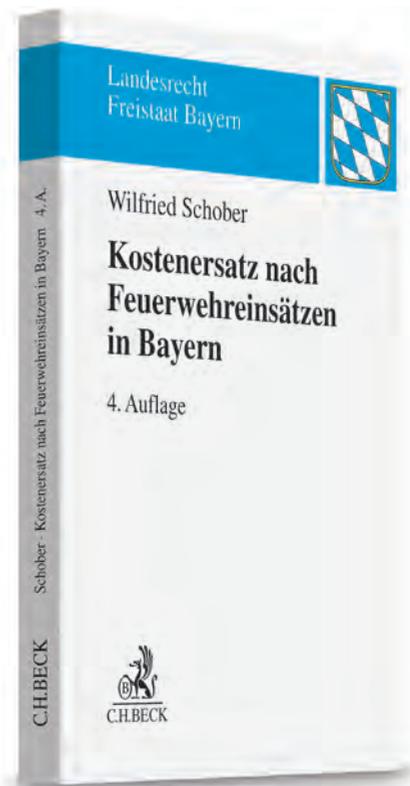
nach Feuerwehreinsätzen ist von großer praktischer Bedeutung, aber nicht leicht zu durchschauen. Dieser **Leitfaden** sagt klipp und klar, worauf es ankommt. Behandelt sind

- erstattungsfähige Leistungen
- Erstattungspflichtiger
- Satzungsrecht
- Kostenersatz- und Erstattungsansprüche nach bürgerlichem und öffentlichem Recht.

Zahlreiche **Anwendungs- und Beispielfälle** veranschaulichen die Darstellung.

Zur Neuauflage

Praxisfragen zum Kostenersatz nach Feuerwehreinsätzen haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Insbesondere die Weigerung deutscher Kfz-Haftpflichtversicherungen, den vollen geltend gemachten Betrag der Gemeinden und Städte nach Feuerwehreinsätzen bei Verkehrsunfällen zu begleichen, hat die Kommunalverwaltungen stark verunsichert und zu zahlreichen Verwaltungsstreitverfahren geführt. Der umfassend überarbeitete Leitfaden berücksichtigt und kommentiert daher insbesondere die mittlerweile stark angewachsene bayerische Rechtsprechung zum Kostenersatz.



Schober
**Kostenersatz nach
Feuerwehreinsätzen in Bayern**

4. Auflage. 2021. XIV, 138 Seiten.
Kartoniert € 27,-
ISBN 978-3-406-77815-5

Neu im Juni 2021

☰ beck-shop.de/32517373

Bayerischer Städtetag

Ausgleich für Ausfälle bei Gewerbesteuer nötig

Die Corona-Pandemie zieht für Städte und Gemeinden empfindliche Ausfälle beim Steueraufkommen nach sich. Daher muss der Bund nach ähnlichem Muster wie im Jahr 2020 die Kompensation für Ausfälle bei der Gewerbesteuer 2021 fortsetzen.

Der Vorsitzende des Bayerischen Städtetags, Straubings Oberbürgermeister Markus Pannermayr, warnt vor der ernststen Situation der kommunalen Haushalte: „Steuereinnahmen brechen weg, die finanziellen Spielräume werden enger. Kommunale Haushalte rutschen in eine strukturelle Schiefelage. Vielen Städten und Gemeinden bleibt nichts anderes übrig, als Investitionen zurückzufahren. Dies ist aktuell das falsche Signal für die regionale Wirtschaft. Um die Konjunktur wiederzubeleben, sind gerade jetzt kommunale Investitionen dringender denn je. Die Kommunen setzen mit ihren Investitionen und Projekten – wie den Bau von Schulen, Kindergärten, Straßen, Radwegen und den Ausbau der Infrastruktur – wichtige Impulse für die heimische Wirtschaft.“ Der Bayerische Städtetag appelliert zusammen mit allen kommunalen Spitzenverbänden im engen Schulterschluss mit der Bayerischen Staatsregierung an den Bund: „Der Ausgleich der Ausfälle bei der Gewerbesteuer soll nach dem gleichen Muster wie 2020 auch im Jahr 2021 fortgeführt werden. Der volle Ausgleich der Ausfälle bei der Gewerbesteuer 2020 hat den Kommunen eine

dringend nötige Atempause verschafft.“ Auf Bayern entfielen insgesamt knapp 2,4 Milliarden Euro Bundes- und Landesmittel, womit die Rückgänge bei der Gewerbesteuer im Haushaltsjahr 2020 aufgefangen werden konnten.

Pannermayr erläutert: „Ministerpräsident Dr. Markus Söder und Bayerns Finanzminister Albert Füracker haben ihre Bereitschaft signalisiert, nach ähnlichem Vorbild wie 2020 für einen weiteren Ausgleich der kommunalen Steuermindereinnahmen einzustehen. Nun müssen sich die Politiker auf Bundesebene einen Ruck geben. Die Hilfe des Bundes kommt bei Städten und Gemeinden an – dies nutzt allen Bürgerinnen und Bürgern.“

Gerade bei der Gewerbesteuer ist keine Erholung in Sicht. Dies hat eine aktuelle interne Abfrage des Bayerischen Städtetags bei den Mitgliedern ergeben: 90 Prozent der Mitglieder haben teilgenommen, was rund 75 Prozent des gesamt-bayerischen Aufkommens bei der Gewerbesteuer ausmacht. Pannermayr: „Die Zahlen sind alarmierend. Für 2021 ist mit einem deutlichen Rückgang der Gewerbesteuer zu rechnen.“

Aktuell liegt das zu erwartende Aufkommen bei der Gewerbesteuer (Jahresanordnungssoll) bei den befragten Mitgliedstädten und Mitgliedsgemeinden rund 21 Prozent unter dem Niveau vor Krisenzeiten: Die Gesamtsumme der Mindereinnahmen bei der Gewerbesteuer beträgt aktuell rund 1,68 Milliar-

den Euro. Damit ist der Rückgang 2021 noch breiter als 2020. Pannermayr: „Noch mehr Städte und Gemeinden sind von den Einbrüchen bei der Gewerbesteuer betroffen. Auch beim Gemeindeanteil an der Einkommensteuer gab der Jahresauftakt ein Warnsignal: Die für viele Städte und Gemeinden wichtige Einnahmequelle ging im ersten Quartal 2021 im Gesamtdurchschnitt um vier Prozent zurück.“

Die Ausgaben in den kommunalen Haushalten wachsen stetig. Vor allem zusätzliche Aufgaben in den Bereichen Bildung und Soziales – etwa beim Ausbau von Kindertagesstätten und Ganztagsangeboten an Schulen oder bei der Digitalisierung von Schulen – haben in den letzten Jahren zu einem deutlichen Anstieg der Ausgaben geführt, die sich nur teilweise mit staatlichen Finanzzuweisungen über Förderprogramme decken lassen.

Die Kombination von steigenden Ausgaben und sinkenden Steuereinnahmen führt in kommunalen Verwaltungshaushalten zu gewaltigen Finanzierungslücken. Pannermayr: „Die Kommunen müssen handlungsfähig bleiben, um künftige Herausforderungen schultern zu können. Städte und Gemeinden müssen gerade in Krisenzeiten für die Zukunft gut gerüstet sein, denn ein handlungsfähiges Land ist auf die verlässlichen Leistungen der kommunalen Daseinsvorsorge angewiesen.“

/

Komplexität und Verwaltungsaufwand steigen – Förderprogramme müssen vollziehbar bleiben

/

Investitionsförderprogramme sind insbesondere für den Bund und die Länder ein wichtiges Instrument zur Beschleunigung der Umsetzung von politischen Zielsetzungen. Sie sind Anreiz und gleichzeitig eine wichtige Finanzierungssäule für die kommunale Ebene. Allerdings mehren sich die Schwierigkeiten bei der praktischen Umsetzung.

Die Förderkulisse für Kommunen ist breit gefächert. Bund, Länder und die Europäische Union treten als Fördergeber auf und haben in der Vergangenheit zahlreiche Sonderförderprogramme für Kommunen aufgelegt. Gerade im Bereich der Kindertagesstätten und Schulen ist die Zahl der Sonderförderprogramme deutlich gestiegen. Für die Kommunen sind die Fördermöglichkeiten sehr wichtig. Dennoch stellt die Abwicklung von Programmen die Kommunalverwaltungen zunehmend vor Probleme.

Für den Vollzug der Sonderförderprogramme sind vor allem die vom Fördergeber vorgegebenen Antrags- und Bearbeitungszeiten von besonderer Bedeutung. Oftmals sind zeitliche Vorgaben zu knapp bemessen. Die Zielsetzung der Politik ist nachvollziehbar, dass Mittel schnellstmöglich für Investitionen in den jeweiligen Förderbereichen bereitgestellt und abgerufen werden. Auch die Kommunen profitieren von einer zeitnahen Planungssicherheit. Allerdings vergeht zwischen der politischen Willensbildung und dem Zeitpunkt einer möglichen Antragstellung oft viel Zeit.

Insbesondere, wenn Förderprogramme aus Bundesmitteln finanziert werden,

sind zunächst die Ergebnisse aus den Bund-Länder-Abstimmungen abzuwarten. Auf dieser Verhandlungsgrundlage erlassen dann die Länder länderspezifische Förderrichtlinien. In dieser Zeit können die Kommunen nur sehr grobe Planungen und Vorbereitungen treffen. Mit der konkreten Prüfung der Förderfähigkeit, Finanzierbarkeit, der Erstellung der Antragsunterlagen, Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde und einer etwaigen Gremienbehandlung kann erst nach Bekanntwerden der Fördermodalitäten begonnen werden. Selbst wenn der Förderantrag rechtzeitig eingereicht und bewilligt wurde, müssen die Kommunen die Vergabevorschriften auch bei Förderprogrammen einhalten. Außerdem erhöhen die schwierigen Rahmenbedingungen auf den Beschaffungsmärkten für Rohstoffe sowie die hohe Auftragslage in der Bauwirtschaft die Risiken für eine zeitliche Verzögerung. Zwar wurde auf Bundesebene immer wieder in Form einer nachgelagerten Verlängerung der Abruf-fristen für Fördermittel reagiert. Dennoch müssen die Förderzeiträume von Beginn an so bemessen werden, dass den Kommunen eine angemessene Reaktionszeit zur Projektierung und Realisierung ihrer förderfähigen Maßnahmen verbleibt.

Mit der zunehmenden Förderkulisse steigt auch der Verwaltungsaufwand. Für jedes Sonderförderprogramm gelten naturgemäß eigene Förderkriterien. Da die Kommunen sehr häufig mehrere Förderanträge und Förderverfahren gleichzeitig zu betreuen haben, ist es nicht einfach, den Überblick zu behalten. Dies gilt auch für die Bewilligungsbehörden, die sich genauso wie die Kommunen immer wieder mit neuen Förderprogrammen vertraut machen müssen, was für eine sachkundige Beratung nicht hilfreich ist.

Die Förderbedingungen sollten noch stärker auf einen praxisgerechten und praktikablen Vollzug ausgerichtet werden. Grundlegende Voraussetzung dafür ist eine rechtzeitige Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden. Bei geringeren und zeitlich befristeten Förderprogrammen sollte

stets eine Kosten-Nutzen-Abwägung erfolgen. Lassen sich sachgerechte pauschale Verteilungsmechanismen finden, sind pauschale Förderungen einer Projektförderung vorzuziehen.

/

Ergebnisse der kommunalen Kassenstatistik – Bremseffekte bei den kommunalen Bauausgaben

/

Trotz eines leichten Anstiegs bei den Gewerbesteuereinnahmen zum Jahresauftakt ist für die bayerischen Städte und Gemeinden keine Trendwende erkennbar. Die Prognosen für das Gesamtjahr 2021 sind unverändert pessimistisch. Hinzu kommen weitere Ausgabensteigerungen. Die Folge sind Bremseffekte bei den kommunalen Bauausgaben.

Anfang Juni hat das Bayerische Landesamt für Statistik die Ergebnisse der kommunalen Kassenstatistik für das erste Quartal 2021 veröffentlicht. Die Quartalszahlen verschaffen einen ersten Überblick über die wichtigsten Einnahmen und Ausgaben der bayerischen Kommunen zum Jahresauftakt.

Die kassenmäßigen Steuereinnahmen (Netto) der bayerischen Kommunen stiegen im ersten Kalendervierteljahr um 3,0 Prozent auf rund 3,21 Milliarden Euro. Da die Steuerbeteiligungsbeiträge (Gemeindeanteil an der Einkommensteuer und Umsatzsteuer) für das erste Quartal erst im darauffolgenden Quartal kassenwirksam werden, richtet sich das Hauptaugenmerk für diesen Betrachtungszeitraum auf die Gewerbesteuer.

Das Brutto-Gewerbesteueraufkommen der Städte und Gemeinden betrug in Summe rund 2,81 Milliarden Euro und liegt damit 5,5 Prozent über dem Vorjahresaufkommen. Der überraschend

positive Jahresauftakt 2021 bei der Gewerbesteuer fiel bei den kreisfreien Städten (1,35 Milliarden Euro) aufgrund von Sondereffekten bei einzelnen Städten mit +8,5 Prozent robuster aus als auf der kreisangehörigen Ebene. Bei den kreisangehörigen Städten und Gemeinden stiegen die Gewerbesteuer-einnahmen um +2,9 Prozent auf 1,46 Milliarden Euro. Das Plus zum Jahresauftakt überrascht auf den ersten Blick, denn im Vorjahresquartal haben sich die Auswirkungen der Corona-Pandemie noch nicht kassenwirksam auf die kommunalen Steuereinnahmen niedergeschlagen. Aufgrund von Stundungseffekten, die im ersten Kalendervierteljahr vereinnahmt wurden, und wegen einzelner starker Zuwächse im kreisfreien Raum dürfte dem Gewerbesteueraufkommen im ersten Quartal 2021 nur eine begrenzte Aussagekraft zukommen. Stützend auf die Ergebnisse unserer Mitgliederumfrage zum voraussichtlichen Gewerbesteueraufkommen 2021 ist aktuell davon auszugehen, dass die negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie auch im Jahr 2021 die Einnahmesituation der Städte und Gemeinden bei der Gewerbesteuer stark beeinflussen werden und das Steueraufkommen deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurückbleibt. So gehen die befragten Städte und Gemeinden unter Berücksichtigung der vorliegenden Steuermessbescheide von einem Rückgang von mehr als 20 Prozent aus. Das Minus gegenüber dem Vorkrisenniveau lässt sich auf 1,68 Milliarden Euro beziffern. Die Umfrageergebnisse zeigen auch, dass der Einbruch im Jahr 2021 breiter angelegt ist und damit noch mehr Städte und Gemeinden von den Gewerbesteuereintrüben betroffen sind als im Krisenjahr 2020. Auf der Ausgabenseite setzt sich der Anstieg bei den Personalausgaben (+3,3 Prozent) und Sozialausgaben (+7,3 Prozent) dagegen weiter fort. Letztere belasten insbesondere die Bezirke (+14 Prozent), was den Druck auf die Umla-

gen (Kreis-/Bezirksumlagen) erhöht. Die Bauausgaben der Kommunen gingen – trotz eines kontinuierlichen Anstiegs bei den Baukosten – um –6,5 Prozent auf 1,34 Milliarden Euro zurück. Dieser Rückgang verdeutlicht, dass die Investitionsbereitschaft der bayerischen Städte und Gemeinden seit dem zweiten Halbjahr 2020 spürbar nachlässt. Aufgrund der aktuellen Unsicherheiten fahren die Kommunen vor allem bei neuen Investitionsmaßnahmen auf Sicht.

/

Whistleblower in Kommunen – Umsetzung der EU-Hinweisgeber- Richtlinie

/

Die Richtlinie (EU) 2019/1937 zum Schutz von Personen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden (sog. „EU-Hinweisgeberrichtlinie“), ist 2019 in Kraft getreten. Sie sieht die Pflicht zur Einrichtung interner Meldekanäle für Hinweisgeber vor und muss in den Mitgliedstaaten bis zum 17. Dezember 2021 umgesetzt werden. Für kleinere Arbeitgeber bis 249 Mitarbeiter besteht die Pflicht zur Einrichtung interner Meldekanäle erst zwei Jahre später (2023). Derzeit befindet sich die Thematik auf Bundesebene in der nationalen Umsetzung. Die Richtlinie gilt grundsätzlich nur für die Meldung von Verstößen gegen das EU-Recht, sieht jedoch Umsetzungs-spielräume vor. Der Diskussionsentwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz für ein „Gesetz für einen besseren Schutz hinweisgebender Personen sowie zur Umsetzung der Richtlinie zum Schutz von Perso-

nen, die Verstöße gegen das Unionsrecht melden“ sah eine Anwendbarkeit auch bei Verstößen gegen das nationale Recht vor.

Fraglich war, ob sich das Justizministerium oder das Wirtschaftsministerium bei der Formulierung des Gesetzes durchsetzen würde, da die CDU/CSU-Fraktion für eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie plädierte. Es war geplant, das Gesetz noch in dieser Legislaturperiode zu verabschieden. Jedoch sind Ende April 2021 die Verhandlungen über das Gesetz gescheitert.

Bei nicht fristgemäßer Umsetzung der Richtlinie droht der Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren. Der Nationale Normenkontrollrat gab den Bundesverbänden Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände fordert eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie, sodass der Anwendungsbereich des nationalen Gesetzes nur für die Meldung von Verstößen gegen das EU-Recht gelten würde.

Der Gesetzentwurf des Justizministeriums erfasste aber auch Verstöße gegen Rechtsvorschriften des Bundes und der Länder. Zur Pflicht der Einrichtung von Meldestellen in der Richtlinie, die nicht unmittelbar gilt, wird gefordert, dass die in einigen Städten bereits eingerichteten Meldestellen für Korruptionsvorsorge genutzt werden können und der Aufbau von Parallelstrukturen vermieden wird. Da die EU-Hinweisgeberrichtlinie Öffnungsklauseln enthält und dem nationalen Gesetzgeber Spielraum bei der Umsetzung in nationales Recht gibt, sollte aus Sicht der Geschäftsstelle des Bayerischen Städtetags erst die Verabschiedung eines Gesetzes auf Bundesebene abgewartet werden, bevor organisatorische und personelle Maßnahmen in den Kommunen vorgenommen werden. Der EU-Richtlinientext kann im Internet abgerufen werden unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1937&from=EN>

Bayerischer Landkreistag

Gute medizinische Versorgung unabhängig vom Wohnort

Landkreise beschließen Forderungspapier für die Bundestagswahl 2021

Die Zukunft unseres Gesundheitssystems ist nicht erst seit Corona ein großes Thema, hat aber seit dem Ausbruch der Pandemie noch einmal deutlich an Bedeutung gewonnen. Schließlich hätten die vielen Covid-19-Patienten ohne ein flächendeckendes Netz von Krankenhäusern verschiedener Versorgungstufen nicht adäquat versorgt werden und gleichzeitig ein eingeschränkter „Normalbetrieb“ für die vielen weiteren Patienten nicht weiterlaufen können. Doch unabhängig von der Pandemie muss die akutstationäre Krankenhausversorgung als Kernaufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge für alle Menschen gleichermaßen offenstehen – unabhängig von ihrem Wohnort. Dies gilt insbesondere für das Flächenland Bayern, in dem rd. 70 Prozent der Bevölkerung im sogenannten „ländlichen Raum“ leben.

Vor allem Kostendruck und Fachkräftemangel gepaart mit einem marktliberalen Verständnis von Gesundheitsökonomie haben die Vergütungssysteme zugunsten der großen Kliniken beeinflusst. So zielt das DRG-Fallpauschalensystem darauf ab, Erlöseinbußen über Mengensteigerungen auszugleichen, was eine Konzentration der Krankhaus-

standorte auf deutlich weniger Schwerpunkt- und Maximalversorgungshäuser begünstigt. Dass derartige Bestrebungen nicht zielführend sind, war einhellige Auffassung der Landrätinnen und Landräte. Die aktuellen Entwicklungen stehen weder mit den vielfach geforderten gleichwertigen Lebensverhältnissen im Einklang noch werden sie den Anforderungen im Katastrophen- oder Pandemiefall gerecht. Allen voran wegen der Versorgungssicherheit im gesamten Land muss die Ausdünnung der Krankenhausstrukturen über eine zunehmende Verknappung der Erlöse ein Ende haben. Eine Refinanzierung der Vorhaltekosten muss künftig über die zu erzielenden Vergütungen wieder möglich sein. Dazu gilt es, die bestehende Schere zwischen Erlösen und Lohnkosten bei der Betriebskostenfinanzierung dauerhaft zu schließen. Ferner muss sich auch der Freistaat zu einer auskömmlichen Investitionskostenförderung sowie zu einer demografiefesten und zukunftsorientierten Krankenhausplanung bekennen. Um dem Fachkräftemangel Herr zu werden, bedarf es einer wesentlichen Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Ein wichtiger Schritt dazu wäre, den

Bürokratieaufwand einzudämmen, damit die Pflegekräfte wieder mehr Zeit für ihre eigentlichen Aufgaben haben. Ferner ließe sich die Effizienz nach Einschätzung der Landrätinnen und Landräte durch eine bessere Verzahnung der Zuständigkeiten der kassenärztlichen Vereinigungen, des Rettungsdienstes sowie der Krankenhäuser deutlich steigern. Besonderes Augenmerk müsste dabei neben der auch im Gesundheitswesen vordringlichen Digitalisierung auf die intersektorale Versorgungsplanung gelegt werden, um die Defizite im ambulanten Bereich, die meist von den Krankenhäusern aufgefangen werden müssen, auszugleichen.

Zusammenfassend brachte Präsident Bernreiter die 15 Einzelforderungen aus dem Positionspapier auf folgenden gemeinsamen Nenner: „Die Politik muss endlich einen sinnvollen Rahmen für ein leistungsfähiges und gestuftes System der medizinischen ambulanten und stationären Versorgung gestalten, der unter Berücksichtigung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse sowohl dem medizinisch-technologischen Fortschritt als auch der demografischen Herausforderung gerecht wird!“

/

Gute medizinische Versorgung unabhängig vom Wohnort – Forderungen des Bayerischen Landkreistags zur Bundestagswahl 2021

/

Die akutstationäre Krankenhausversorgung ist eine Kernaufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge. Der Zugang muss also allen Bürgerinnen und Bürgern möglich sein – unabhängig davon, wo sie ihren Wohnort haben. Dies gilt insbesondere für ein Flächenland wie Bayern, in dem rd. 70 Prozent der Bevölkerung im sogenannten „ländlichen Raum“ leben. Wie wichtig eine flächendeckende Versorgung mit einem System von Krankenhäusern verschiedener Versorgungsstufen ist, hat nicht zuletzt die Versorgung der Covid-19-Patienten gezeigt.

Gleichzeitig hat die Bekämpfung der Corona-Pandemie verschiedene schon seit längerem bekannte Probleme der Krankenhäuser aufgedeckt. Vor allem der Fachkräftemangel und die schwierigen Arbeitsbedingungen am Krankenbett sind offenkundig geworden. Auch die jüngsten von der Bundespolitik auf den Weg gebrachten Entlastungsgesetze zur Abmilderung der wirtschaftlichen Belastungen aufgrund von Covid-19 können nicht über die chronische Unterfinanzierung der Krankenhäuser im Rahmen des komplizierten DRG-Fallpauschalensystems hinwegtäuschen. Schon in den zurückliegenden Jahren wurde die Lage vieler Einrichtungen trotz der engagierten Arbeit von Klinikmitarbeitern und der Politik vor Ort aufgrund der Konzepte, Strategien und Vorstellungen von Krankenkassen und Bundespolitik immer schwieriger. Gene-

relles Grundproblem ist die Schere zwischen Kosten und Erlösen. Tarifsteigerungen im Personalbereich wurden und werden nicht vollständig berücksichtigt und ausgeglichen. Die Krankenhäuser sind strukturell unterfinanziert. Reformschritte wie das Krankenhausstrukturgesetz oder die geplante Reform der Notfallversorgung spiegeln die Realitäten im ländlichen Raum nicht wider und belasten die Krankenhausversorgung. Schlechthin gleichzeitig sollen die Häuser in der Fläche immer dann einspringen, wenn kein anderer mehr da ist, um die medizinische Versorgung zu gewährleisten. Diese Tendenz zeigt sich u. a. im niedergelassenen Bereich, vor allem seit Beginn der Corona-Pandemie.

Der Bayerische Landkreistag hat die bundespolitischen Gesetzesvorhaben und Entwicklungen der letzten Jahre deswegen mit großer Sorge begleitet. Als besonders kritisch angesehen werden die beschleunigte Verkomplizierung der rechtlichen Grundlagen für die Krankenhäuser sowie der zunehmende Einfluss von gesundheitsökonomisch ausgerichteten Interessenvertretern auf die Bundespolitik. Bei ihnen steht meist ein marktliberales Verständnis der Gesundheit im Vordergrund, das einem an der Daseinsvorsorge orientierten Verständnis der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse auch in Medizin und Pflege widerspricht. Die Kreiskliniken kommen diesem gemeinwohlorientierten Auftrag nach und erfüllen die Qualitätsansprüche ihrer Patienten sowie die gesetzlichen Qualitätsanforderungen und beteiligen sich überwiegend freiwillig an Qualitätsbenchmarks.

Für die neue Legislaturperiode auf Bundesebene und die laufende Legislaturperiode des Bayerischen Landtags richtet der Bayerische Landkreistag deswegen folgende Forderungen an die politisch Verantwortlichen auf beiden Ebenen.

Forderungen an die Bundespolitik

1. Die Bundespolitik muss die Zusage erfüllen, dass die Krankenhäuser aufgrund der Corona-Pandemie keine wirtschaftlichen Einbußen erleiden! Die Ausgestaltung der Ausgleichszahlungen für das

Freihalten von Betten an Krankenhäusern (§ 21 KHG n. F.) wird aktuell aber dazu benutzt, eine Strukturbereinigung vorzubereiten. Die Grundversorgungshäuser der sog. Basisnotfallstufe müssen am Ausgleichsmechanismus teilhaben können.

2. Eine qualitativ hochwertige und zugleich flächendeckende Versorgung der Patienten muss bei der Krankenhausstrukturpolitik oberste Prämisse sein. Die bayerischen Landkreise verwehren sich nicht einer Diskussion über die Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen.
3. Die Krankenhausversorgung ist wesentlicher Bestandteil der Daseinsvorsorge und darf nicht dem Marktgeschehen überlassen werden. Die im Krankenhausplan als bedarfsnotwendig festgestellten Krankenhäuser haben unabhängig von ihrer Größe Anspruch auf eine auskömmliche Finanzierung ihrer Betriebs- und Investitionskosten.
4. Leitmodell für die Krankenhauspolitik muss ein an der Versorgung der Bevölkerung orientiertes und mit dem niedergelassenen medizinischen Sektor wie auch mit dem pflegerischen Bereich zu vernetzendes System von Krankenhäusern sein. Gerade in ländlichen Gebieten muss die Versorgung sektorenübergreifend geplant werden. Der Bundesgesetzgeber ist aufgefordert, die intersektorale Versorgung als Win-win-Situation für alle Kostenträger, Leistungserbringer und Leistungsberechtigten auszugestalten.
5. Bei der Betriebskostenfinanzierung müssen die Leistungen der Grund- und Regelversorgung bzw. die Vorhaltekosten in allen Krankenhäusern über eine Weiterentwicklung des Systems der DRG-Fallpauschalen und ihrer Kalkulation sachgerecht und auskömmlich finanziert werden. Die bisherige Lösung, Systemdefizite über Sicherstellungszuschläge auszugleichen, ist an sich zu begrüßen, führt jedoch zu einer weiteren Verkomplizierung.

6. Die Einpreisung des laufenden Bauunterhalts in die anfängliche DRG-Kalkulation der Betriebskosten mit 1,1 % ist längst von den Personalkostensteigerungen über die Jahre hinweg aufgebraucht worden. Der Bund muss sich bereit erklären, den kleinen Bauunterhalt bei den Betriebskosten neu in Ansatz zu bringen. Den Ländern ist es durch höchstrichterliche Entscheidung verwehrt, diese Finanzierungslücke aus der Landesförderung der Investitionskosten auszugleichen.
 7. Um die Krankenhauslandschaft zukunftsorientiert weiterzuentwickeln, muss die Betriebskostenfinanzierung sowohl intersektorale Entwicklungen (Beispiel: kostendeckende Ausfinanzierung der ambulanten Notfallversorgung für die Krankenhäuser) als auch technologische Trends (Beispiel: Digitalisierungszuschlag, insbesondere zur Abdeckung der erheblichen Betriebs- und Wartungskosten für den IT-Bereich) berücksichtigen.
 8. Die wachsende Schere bei den Personalkosten muss auch mit Blick auf den immer stärker werdenden Fachkräftemangel unverzüglich geschlossen werden. Alle Tarifsteigerungen müssen vollständig refinanziert werden. Dies gilt für die Zukunft wie für die Vergangenheit und in allen Personalbereichen der Krankenhäuser. Daher greifen Pflegepersonaluntergrenzen zu kurz. Statt immer kleinteiligerer und verwaltungsmäßig kaum noch umsetzbarer Vorgaben für den Personaleinsatz muss die schon lange geforderte systematische Pflegepersonalbemessung aufgebaut und eingeführt werden. Der Bayerische Landkreistag bekennt sich zu dem vom Deutschen Pflegerat und der Deutschen Krankenhausgesellschaft vorgelegten Instrument zur Pflegepersonalbemessung (PPR 2.0).
 9. Der Fachkräftemangel in den Gesundheitsberufen (Ärzte, Pflege, Funktionsdienste, Hebammen, usw.) gefährdet die medizinische Versorgung. Bund und Länder haben erste Maßnahmen für Heilhilfs- und Pflegeberufe ergriffen, wie die Einführung der generalistischen Pflegeausbildung, die Einleitung einer Reform der technischen Assistenzberufe in der Medizin oder die Konzertierte Aktion Pflege. Zusätzlich müssen die Ausbildungskapazitäten zur Bereitstellung der notwendigen pflegerischen und therapeutischen Fachkompetenz weiter ausgebaut und bestehende Zugangsbeschränkungen flexibilisiert werden, auch um Fachkräfte aus dem Ausland gewinnen zu können.
 10. Der Ausbildung der Ärzte muss noch mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, insbesondere mit dem Fokus auf die Niederlassungsbereitschaft bzw. Anstellung im ländlichen Raum. Die Einführung einer Landarztquote im Medizinstudium, zusätzliche Studienplätze und der Auf- und Ausbau von Weiterbildungsverbänden sind erste wichtige Schritte. Um dem gewandelten Berufsverständnis, der zunehmenden Spezialisierung und dem allgemeinen medizinischen Fortschritt besser gerecht zu werden, bedarf es aber einer deutlichen Verstärkung dieser Maßnahmen wie auch einer grundlegenden Reform der Approbationsordnung. Die Medizinerbildung muss in viel stärkerem Maße als bisher auf dem Land stattfinden als in den Universitätskliniken in den großen Städten!
 11. Entgegen aller Kritik in den vergangenen Jahren überträgt der Bundesgesetzgeber weiterhin gesundheits- und krankenhauspolitische Grundentscheidungen auf die Selbstverwaltung. Dem Gemeinsamen Bundesausschuss (G-BA) fehlt jedoch die politische Legitimation für strukturelle Entscheidungen (wie etwa beim Beschluss zu einem gestuften System von Notfallstrukturen in Krankenhäusern)! Unabhängig davon müssen die Kommunen als Vertreter öffentlicher Belange in den Gemeinsamen Bundesausschuss sowie in die Zulassungsausschüsse für den niedergelassenen Bereich aufgenommen werden.
 12. Im Krankenhauszukunftsgesetz greift der Bund mit dem Ausbau der Intensivseinheiten an den Krankenhäusern und der Digitalisierung wichtige Zukunftsthemen auf. Mit den notwendigen Investitionen in Anlagegüter der Krankenhäuser allein wird es aber nicht getan sein. Der Bund und die Länder müssen auch die personellen und funktionalen Voraussetzungen sicherstellen, damit die Krankenhäuser die Anlagegüter nutzen können.
- Spezielle Forderungen an den Freistaat Bayern:**
13. Das zuständige Staatsministerium wird dringend aufgefordert, die bestehende und über lange Zeit bewährte Krankenhausplanung für den Freistaat Bayern weiterzuentwickeln. Sie muss geöffnet werden für eine sektorenübergreifende Planung und die notfallmedizinische Versorgung viel stärker in den Blick nehmen. Die Staatsregierung muss die dafür notwendigen Planungsmittel auch zur Verfügung stellen.
 14. Der Bayerische Landkreistag begrüßt die Bereitschaft des Freistaats, die notwendige Kofinanzierung der im Krankenhauszukunftsgesetz des Bundes vorgesehenen Maßnahmen zur Ertüchtigung der Intensivkapazitäten in den Krankenhäusern sowie zur Digitalisierung der Häuser aus dem Staatshaushalt bestreiten zu wollen. Da jedes Krankenhaus gleichzeitig mehrere Förderanträge stellen wird, wird das Bundesamt für Soziale Sicherung es mit hunderten Antragsverfahren zu tun haben. Der Freistaat muss seinen Förderanteil rechtzeitig bereitstellen und ggf. auch eine Vorfinanzierung sicherstellen.
 15. Der Freistaat Bayern fördert die Investitionsmaßnahmen in den Krankenhäusern gemeinsam mit den kreisfreien Städten und Landkreisen, die im Rahmen des kom-



Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr zu Gast bei Landrat Klaus Löffler (links im Bild) im Landkreis Kronach.

munalen Finanzausgleichs über die Krankenhausumlage (Art. 10b FAG) die Hälfte der Kosten tragen. Mit 643,5 Mio. Euro pro Jahr liegt Bayern bei der Investitionsförderung im Bundesvergleich in absoluten Zahlen mit Abstand an der Spitze. Dies ist positiv hervorzuheben. Die Investitionsförderung in Bayern sollte gleichwohl in folgenden Punkten nachgebessert werden:

- Die Baunebenkosten, allen voran die Kosten nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) steigen immer weiter und erreichen in Einzelfällen bereits 30 % der

Antragssumme. Förderfähig sind jedoch nur 15 %.

- Die nicht förderfähigen Kosten (Außenanlagen, Küchen, Apotheken usw.) müssen wieder in die Förderung einbezogen werden. Auch zahlreiche Kürzungen von förderfähigen Flächen im Raumprogramm (etwa im Verwaltungsbereich) müssen überprüft werden. Die 2003/04 vorgenommene Konzentration der Förderung auf „das Bett“ ist heute nicht mehr zeitgemäß. Krankenhäuser können nur funktionieren, wenn sie auch vollständig finanziert sind.

- Die pauschalen Fördermittel müssen dringend weiter aufgestockt werden, um den Krankenhäusern bei kleineren Baumaßnahmen oder der Investitionen in die Informationsverarbeitung größeren Handlungsspielraum zu geben. Das Gegenargument, dass einzelne Häuser die Mittel nicht abrufen, zu lange ansparen oder nicht zielgerichtet verwenden würden, darf nicht dazu führen, dass alle Häuser abgestraft werden. Das System der Pauschalförderung müsste ggf. weiterentwickelt werden.

/ Beitrag für den Bayerischen Bürgermeister

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr des Bayerischen Landkreistags mit Besichtigung der Mobilitätszentrale

Bei einer Zusammenkunft in Kronach informierte sich der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr des Bayerischen Landkreistages unter anderem über das Mobilitätskonzept im Landkreis Kronach. Landrat Klaus Löffler freute sich, Landratskollegen aus ganz Bayern begrüßen zu dürfen, die sich nicht zuletzt bei einer Besichtigung der Mobilitätszentrale vom Kronacher Weg der Mobilität beeindruckt zeigten.

Landrat Klaus Löffler stellte gemeinsam mit Gabriele Riedel von der Verwaltung das seit gut einem Jahr laufende Konzept vor, in dem der öffentliche Personennahverkehr und die Schülerbeförderung miteinander kombiniert wurden. „Uneingeschränkte Mobilität ist in unserer heutigen, schnelllebigen Zeit eine unabdingbare Voraussetzung für ein funktionierendes Zusammenleben in vielen Bereichen“, betonte Klaus

Löffler mit dem Hinweis auf eine Sicherung der Daseinsvorsorge, die ohne Mobilität nicht möglich wäre. Aus diesem Grund habe sich der Landkreis auf den Weg gemacht, den Personennahverkehr neu zu strukturieren, damit ein flächendeckendes Angebot zu schaffen und dieses nachhaltig sowie bürgerfreundlich zu gestalten. „Man muss ehrlich sein. Das war eine Riesen-Aufgabe, der wir uns gestellt haben. Und nicht alles hat von Beginn an so funktioniert, wie wir uns das gewünscht hätten. Aber nach einer gewissen Anlaufzeit und mancher Nachbesserung haben wir es geschafft, ein attraktives Angebot zu stellen, von dem jede Bürgerin und jeder Bürger profitieren kann“, unterstrich Klaus Löffler, der besonders auf das ergänzende Rufbusssystem stolz ist. In Bereichen, wo kein fester Linienverkehr stattfindet, gebe es Bedarfshaltestellen, die nach Anforderung von Kleinbussen angefahren werden und damit ein hohes Maß an Flexibilität bieten. Koordiniert werde das gesamte System von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Mobilitätszentrale. Ihnen galt gerade auch mit Blick auf die arbeitsintensive Anfangsphase der besondere Dank des Landrats. Das Mobilitätskonzept im Landkreis Kronach wurde nicht zuletzt vor dem Hintergrund mit großem Interesse aufgenommen, weil es in der Sitzung generell um eine Strategie des öffentlichen Personennahverkehrs für die Zukunft ging – gerade auch vor dem Hinter-

grund des Klimaschutzes. Der Ausschussvorsitzende Franz Löffler, Landrat Cham, zeigte sich beeindruckt von den kreativen Ideen, mit denen der Landkreis Kronach ein hervorragendes Beispiel gibt, wie der ÖPNV im ländlichen Raum bedarfsgerecht organisiert werden kann. „Anders als im Ballungsraum steht nicht die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten, sondern die Verbesserung des Angebots im Vordergrund. Nur ein attraktives Angebot gibt einen Anreiz, das Auto stehen zu lassen. Umso wichtiger sei es, dass die finanzielle Förderung durch den Freistaat deutlich gestärkt wird. Die einseitige Förderung des 365-Euro-Tickets in den großen Verbundräumen wird den Anforderungen an gleichwertige Lebensverhältnisse nicht gerecht“, so der Ausschussvorsitzende Landrat Franz Löffler. Begleitet wurde dieser Tagesordnungspunkt durch Berichte aus den jeweiligen Arbeitsgemeinschaften zum Zukunftsrat ÖPNV. Die Vorstellung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern übernahm der Fürther Landrat Matthias Dießl. Dabei handelt es sich um ein Netzwerk bayesischer Kommunen, das 2012 von 38 Gründungsmitgliedern und maßgeblicher Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Zentrales Anliegen ist die feste organisatorische Verankerung der Radverkehrsförderung als einen wesentlichen Baustein zukünftiger Mobilitätsabwicklung.

Bayerischer Bezirkstag

Spitzengespräch zum Kommunalen Finanzausgleich 2022

Bezirktagspräsident Franz Löffler: „Es braucht die Unterstützung von Bund und Freistaat, um finanzielle Schief lagen der Kommunen zu verhindern“

Durch die Corona-Pandemie stehen alle kommunalen Ebenen in Bayern vor großen finanziellen Herausforderungen. Das hat das heutige Spitzengespräch zwischen den vier Kommunalen Spitzenverbänden und dem Bayerischen Staatsminister der Finanzen und für Heimat, Albert Füracker, sowie Innenminister Joachim Hermann, Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger und dem Vorsitzenden des Haushaltsausschusses im Bayerischen Landtag, Josef Zellmeier zum Kommunalen Finanzausgleich (FAG) noch einmal verdeutlicht. Mit dem Ausgleich der Gewerbesteuer ausfälle durch Bund und Freistaat konnten im vergangenen Jahr größere Finanzlöcher verhindert werden. „Bisher sind wir mit einem blauen Auge davongekommen – dafür sind wir dem Bund und dem Freistaat sehr dankbar. Da die Bezirke aber weitestgehend über Umlagen finanziert werden, sind wir auf solide Haushalte von Gemeinden, Städten und Landkreisen angewiesen. Auch für 2021 braucht es für den Ausgleich der Gewerbesteuer ausfälle die Unterstützung von Bund und Freistaat. Denn wenn die anderen kommunalen Ebenen in eine finanzielle Schief lage geraten, trifft das auch die Bezirkshaushalte“, machte Franz Löffler, Präsident des Bayerischen Bezirkstags deutlich. Seit Jahren steigen die Ausgaben der Bezirke an – auch schon vor der Corona-Pandemie. Von 2015 bis 2019

sind die Nettoausgaben der Eingliederungshilfe in Bayern von 2,3 auf 2,9 Milliarden Euro gestiegen. Zudem verzeichnen die Bezirke Mindereinnahmen durch Gesetzesänderungen. Alleine durch das Bundesteilhabegesetz sowie das Angehörigenentlastungsgesetz hatten die Bezirksverwaltungen im Jahr 2020 Mindereinnahmen von rund 100 Millionen Euro zu verbuchen. Verbandspräsident Löffler betrachtet diese Entwicklung mit Sorge: „Da wir in den nächsten Jahren das ursprünglich erwartete Niveau der Steuereinnahmen nicht erreichen werden, müssen wir uns schon die Frage stellen, wie wir unsere Leistungen in der sozialen Daseinsvorsorge auch weiterhin finanzieren können. Eines ist klar: Der Konsolidierungsdruck in allen kommunalen Haushalten wird steigen. Deshalb sind wir zunächst einmal froh, dass die Zuweisungen an die Bezirke nach Artikel 15 FAG stabil bleiben.“ Ebenfalls positiv bewertete Verbandspräsident Löffler die Zusage, dass die Schlüsselzuweisungen an Gemeinden, Städte und Landkreise noch einmal gestärkt werden. Denn so würden auch die Umlagegrundlagen für die Bezirke stabilisiert.

Verbandspräsident Löffler ist überzeugt, dass die kommunale Finanzsituation in den kommenden Jahren das große Thema sein, das alle kommunalen Ebenen noch lange begleiten wird: „Sollte der Bund nicht zu seiner Verantwor-

tung stehen, so muss zumindest der Freistaat für seinen Teil einspringen. Ansonsten kommen schwierige Zeiten auf die bayerischen Kommunen und damit auch die Bezirke zu.“

/

Vollversammlung des Bayerischen Bezirkstags in Fürstentfeldbruck

Die bayerischen Bezirke
müssen für die Zeit nach der
Pandemie gewappnet sein

/

Über ein Jahr hält die Corona-Pandemie die Welt schon in Atem. Auch vor den Bezirken hat das Virus keinen Halt gemacht. „Für uns stand die Versorgung der Menschen, die auf unsere Leistungen insbesondere im Bereich der Psychiatrie, der Eingliederungshilfe sowie Hilfe zur Pflege angewiesen sind, ganz klar im Fokus. Und das ist uns auch gelungen“, betonte Franz Löffler, Präsident des Bayerischen Bezirkstags, anlässlich der Vollversammlung im oberbayerischen Fürstentfeldbruck. Doch nun müsse man den Blick in die Zukunft richten und überlegen, wie die -

Bezirke in Zeiten von sinkenden Einnahmen und angespannten öffentlichen Haushalten sowie immer neuer gesetzlicher Zuständigkeiten ihre Aufgaben auch weiterhin zuverlässig wahrnehmen können, so Löffler.

Schon vor der Corona-Pandemie standen die Bezirke vor großen Herausforderungen. Alleine durch die Umsetzung des Bundesteilhabegesetzes sowie des Angehörigenentlastungsgesetzes hatten die Bezirksverwaltungen im Jahr 2020 Mindereinnahmen von rund 100 Millionen Euro. Gleichzeitig steigen die Kosten im Bereich der Eingliederungshilfe sowie der Hilfe zur Pflege seit Jahren stetig an. Auch die gerade beschlossene Reform der Pflegeversicherung wird einen weiteren Kostenanstieg im Bereich der Hilfe zur Pflege nicht nachhaltig verhindern. Die Bezirke springen mit der Hilfe zur Pflege immer dann ein, wenn pflegebedürftige Menschen den zu entrichtenden Eigenanteil in Pflegeheimen nicht aus eigenen Mitteln finanzieren können. Die Pflegereform von Bundesgesundheitsminister Jens Spahn ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung. Verbandspräsident Löffler gehen die Entlastungen für die Pflegebedürftigen allerdings nicht weit genug: „Dadurch, dass der Eigenanteil für die Pflege nicht gedeckelt wird, bleiben die Kosten für die Heimbewohnerinnen und -bewohner unberechenbar. Bessere Personalschlüssel sowie eine Bezahlung nach Tariflöhnen sind gut und richtig, werden aber die Kosten weiter in die Höhe treiben.“ Um pflegebedürftige Menschen und auch die Sozialhilfeträger dauerhaft zu entlasten, muss der Bund für eine ausreichende Finanzierung der Pflegeversicherung sorgen. Die Erhöhung des Pflegeversicherungsbeitrags für Kinderlose sowie der Bundeszuschuss von einer Milliarde Euro werden hier nicht ausreichen. Auch in der psychiatrischen Versorgung wird den Gesundheitseinrichtungen der

Bezirke nach dem Abflauen der Pandemie eine wichtige Rolle zukommen. „Diese Krise ist nicht spurlos an den Menschen vorüber gegangen. Deshalb müssen unsere bezirklichen Gesundheitseinrichtungen gewappnet sein, um auch weiterhin Menschen mit psychischen Erkrankungen zuverlässig und angemessen versorgen zu können,“ erläuterte Verbandspräsident Franz Löffler. Die Bundesschutzschirme für die Krankenhäuser aus dem Jahr 2020 und 2021 haben auch die Leistungsfähigkeit der bezirklichen Einrichtungen sichergestellt. Seit 1. Januar 2020 jedoch gilt die Richtlinie zu Personalmindestvorgaben in Psychiatrie und Psychosomatik. Deren teils sehr kleinteilige Vorgaben bei der Personalausstattung und die gleichzeitig eingeführten Sanktionsmechanismen erschweren eine bedarfsgerechte, patientenzentrierte, flexible und sich weiterentwickelnde Versorgung psychisch und psychosomatisch kranker Menschen in teil- und vollstationären Einrichtungen. Besonders die Existenz kleinerer Einrichtungen kann dadurch gefährdet werden. „Diese Regelung macht alle unsere Bemühungen für eine dezentrale und wohnortnahe psychiatrische Versorgung zunichte. Hier würden wir uns mehr Flexibilität von den Verhandlungspartnern auf Bundesebene wünschen. Durch die Corona-Pandemie lassen sich zudem die Personalbedarfe in unseren Kliniken nur sehr schwer planen, sodass die Einhaltung der Vorgaben noch schwieriger wird“, stellte Franz Löffler fest.

Die Corona-Pandemie hat viele neue Fragen aufgeworfen. Dennoch ist Verbandspräsident Franz Löffler überzeugt: „Auf die Bezirke war vor und während der Pandemie Verlass. Wir werden auch nach dieser besonderen Zeit für die Menschen in Bayern da sein und ihnen die Unterstützung und Hilfe zur Verfügung stellen, die sie in ihrer jeweiligen Situation benötigen.“

/ Krisendienste Bayern sind ab sofort rund um die Uhr erreichbar

Bezirketagspräsident Franz Löffler: „Krisen richten sich nicht nach der Uhrzeit“

/

Ab sofort sind die Krisendienste Bayern rund um die Uhr unter der kostenlosen Nummer 0800 655 3000 erreichbar. Im Bayerischen Psychisch-Kranken-Hilfegesetz (PsychKHG), das im August 2018 in Kraft getreten ist, wurde festgelegt, dass die Bezirke zum 1. Juli 2021 die Erreichbarkeit der Leitstellen der Krisendienste Bayern rund um die Uhr sicherstellen müssen. Franz Löffler, Präsident des Bayerischen Bezirketags, freut sich, dass diese wichtige Ausbaustufe pünktlich umgesetzt werden kann. „Krisen richten sich nicht nach der Uhrzeit. Deshalb sind wir froh, dass Menschen in seelischen Notlagen künftig auch in der Nacht eine erste Anlaufstelle haben, wo sie qualifizierte Hilfe und Unterstützung erhalten.“ Seit dem bayernweiten Start zum 1. März 2021 arbeiten die Leitstellen der einzelnen Krisendienste mit Hochdruck daran, ihr Angebot sukzessive auszubauen. Für die Erreichbarkeit in der Nacht wird es Zusammenschlüsse zwischen einzelnen Krisendiensten geben, um die Abdeckung sicherzustellen. Dabei haben sich die Krisendienste in den Bezirken Oberfranken, Oberpfalz und Mittelfranken zusammengeschlossen. Zudem kooperieren die Krisendienste in Unterfranken und Schwaben. Niederbayern und Oberbayern werden jeweils alleine die Rund-um-die-Uhr-Erreichbarkeit sicherstellen. Durch die

Corona-Pandemie hat sich bei vielen Menschen der Leidensdruck erhöht. „Wir stellen fest, dass unser Angebot zur richtigen Zeit an den Start ging. Die Pandemie und die damit einhergehenden Einschränkungen lösen bei vielen Menschen Ängste und Unsicherheiten aus. Deshalb ist es umso wichtiger, dass Menschen in psychischen Krisen zu jeder Tages- und Nachtzeit die Unterstützung erhalten, die sie in dem jeweiligen Moment brauchen.“ Die Krisendienste Bayern sind ein Netzwerk aus sieben eigenständigen regiona-

len Krisendiensten, die von den bayerischen Bezirken organisiert werden. Das Beratungs- und Hilfeangebot ist dabei in allen Bezirken gleich, ebenso wie der Zugang über die kostenfreie Rufnummer 0800 655 3000. Die Krisendienste bestehen aus jeweils einer Leitstelle, die mit Fachkräften besetzt ist. Dort erhalten Betroffene sowie Angehörige und Bezugspersonen telefonische Krisenhilfe. Wenn die telefonische Beratung nicht ausreicht, hilft das Fachpersonal in der Leitstelle den Betroffenen bei der Vermittlung in das medizinische und psy-

chosoziale Versorgungssystem vor Ort, beispielsweise an eine psychiatrische Praxis, den Sozialpsychiatrischen Dienst oder an die Akutstation einer psychiatrischen Klinik – je nach Bedarf. In besonders dringenden Fällen kommen mobile Teams zum Einsatz, die die Anrufenden vor Ort aufsuchen. Diese mobilen Vor-Ort-Einsätze werden von den Fachdiensten der Freien Wohlfahrtspflege und privater Anbieter durchgeführt. Weitere Infos finden Sie unter www.krisendienste.bayern.



AKDB

Impactanalyse stellt Bedeutung der AKDB heraus

Seit 50 Jahren unterstützt die AKDB Kommunen und Unternehmen bei der Digitalisierung. Über ganzheitliche Ansätze erschließt sie ebenenübergreifend Effizienzpotenziale für die öffentliche Verwaltung. Die wirtschaftliche Bedeutung der AKDB geht dabei weit über die Zahl der eigenen Umsätze und Beschäftigten an ihren Standorten hinaus. Eine aktuelle Studie der IW Consult GmbH beziffert den Effizienzgewinn für Verwaltung, Bürger und Unternehmen.

Die AKDB als Softwareentwicklungshaus ist nicht nur Digitalisierungspartner für Kommunen, sondern fest verwurzelter Wirtschaftsfaktor mit Wirkungskraft über die eigenen Standorte hinaus. Anlässlich ihres 50-jährigen Jubiläums hat die AKDB sich prüfen lassen: Die IW Consult GmbH als Tochterunternehmen des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln e. V. hat das

Handeln der AKDB untersucht. Dabei hat das Institut unter anderem festgestellt, dass durch Produktivitäts- und Effizienzvorteile digitaler AKDB-Tools Verwaltungen, Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen deutschlandweit allein im Jahr 2020 mehr als 360 Millionen Euro eingespart haben – ein Mehrfaches des AKDB-Umsatzes und den Großteil davon in bayerischen Kommunen. Diese Summe setzt sich zusammen aus 225 Millionen Euro Effizienzgewinnen auf Verwaltungsseite, 87 Millionen auf Bürgerseite und 49 Millionen auf Unternehmensseite.

Der ökonomische „Fußabdruck“ der AKDB ist besonders in Bayern groß: Hier generiert sie jährlich insgesamt 148 Millionen Euro Wertschöpfung und sichert zusätzlich zu den rund 1.200 IT- und Verwaltungsexperten in der AKDB-Gruppe durch ihre Partner- und Zuliefernetzwerke 900 weitere hochwertige

Stellen in der bayerischen Wirtschaft. Einmal mehr bestätigt sich durch diese Zahlen, was Kommunen in jahrzehntelanger Partnerschaft erlebt haben: Die AKDB ist mit ihren kommunalen Lösungen ein unverzichtbarer und damit „systemrelevanter“ Know-how-Träger. Die Analyse zeigt auch, dass die Vorteile durch die Nutzung digitaler AKDB-Lösungen auf allen Seiten groß sind: Mitarbeiter der öffentlichen Verwaltung haben mehr Zeit, um Menschen und Unternehmen zu beraten, Bürgerinnen und Bürger sparen sich Anfahrtszeiten, wenn sie Amtsgänge von zu Hause erledigen, Unternehmen können produktiver arbeiten. Der AKDB-Vorstandsvorsitzende Rudolf Schleyer: „Die Impactanalyse quantifiziert nicht nur die Bedeutung der AKDB für Bayern, sondern leistet einen empirisch fundierten Beitrag zur Verwaltungsdigitalisierung.“

Pflegestützpunkt in Günzburg gestartet

Seit Mai besteht mit dem Pflegestützpunkt Günzburg eine zentrale Anlaufstelle für Fragen rund ums Thema Pflege



Bezirkstagspräsident Martin Sailer unterschreibt den Pflegestützpunktvertrag.

© Jenny Schack, LRA

Wenn Menschen Pflege brauchen, stellen sich ihnen und ihren Angehörige einige Fragen: An wen kann ich mich jetzt wenden? Was bezahlt die Pflegekasse? Und gibt es weitere Angebote, die mir helfen können? Um bei Anliegen wie diesen umfassend zu helfen und aus einer Hand zu beraten, können Landkreise und kreisfreie Städte beantragen, dass ein Pflegestützpunkt errichtet wird. Bezirkstagspräsident Martin Sailer hat gemeinsam mit Landrat Dr. Hans Reichhart sowie Vertretern der beteiligten Kranken- und Pflegekassen und AOK-Direktor Hermann Hillenbrand den Pflegestützpunktvertrag unterschrieben. Damit konnte der Stützpunkt Günzburg starten. „Mit dem Pflegestützpunkt Günzburg schaffen wir ein niederschwelliges, zentrales Beratungsangebot, das Hilfesuchende vor Ort unkompliziert, schnell und umfassend unterstützt“, sagte Bezirkstagspräsident Martin Sailer. Träger der Pflegestützpunkte sind neben den Landkreisen und kreisfreien Städten sowie den Pflege- und Krankenkassen auch die Bezirke. Da im sogenann-

ten „Angestelltenmodell“ die Landkreise und kreisfreien Städte die Anstellungsträger sind, bieten Pflegestützpunkte eine unabhängige Beratung. „Wir sind mit dem Pflegestützpunkt einen wichtigen Schritt im Landkreis gegangen, um Menschen im teils kaum überschaubaren Bereich der Pflege und im Gesundheitswesen beratend zur Seite zu stehen“, bekräftigte Landrat Dr. Reichhart.

Allgemein steht bei den Pflegestützpunkten der Bedarf im Fokus: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen beispielsweise einen konkreten Versorgungsplan

auf und beziehen dabei örtliche Beratungsangebote wie Selbsthilfegruppen oder bürgerschaftlich engagierte Personen und Gruppen ein. Dadurch können die Fragen von Hilfesuchenden künftig umfassend durch eine unabhängige Stelle beantwortet werden.

Weitere Informationen:

Der Pflegestützpunkt ist unter folgender Telefonnummer zu erreichen: 08221/95-461.

Zunächst ist zu folgenden Zeiten eine Erreichbarkeit gewährleistet:

Montag bis Mittwoch von 10.00 – 16.00 Uhr

Donnerstag von 11.00 – 18.00 Uhr

Freitag von 10.00 – 12.00 Uhr

Der Pflegestützpunkt ist außerdem per E-Mail erreichbar:

pflegestuetzpunkt@landkreis-guenzburg.de.

Aufgrund der Corona-Pandemie wird um Voranmeldung zu einem persönlichen Beratungstermin gebeten.



(v.l.n.r.): AOK-Direktor Hermann Hillenbrand, Bezirkstagspräsident Martin Sailer und Landrat Dr. Hans Reichhart nach der Vertragsunterzeichnung.

© Jenny Schack, LRA

Kommunen Schritt für Schritt zum Radonschutz –

Was ist als Arbeitgeber und Bauherr zu tun?

Bayerisches Landesamt für Umwelt

Radon geht alle etwas an. Denn im Strahlenschutzgesetz und in der Strahlenschutzverordnung des Bundes ist der Schutz der Bevölkerung vor Radon verankert. Für Arbeitgeber und Bauherren und damit auch für Kommunen ergeben sich daraus Pflichten. In Radon-Vorsorgegebieten bestehen zusätzliche Pflichten. Zum 11.2.2021 wurde in Bayern der Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge als Radon-Vorsorgegebiet festgelegt.

Radonschutz am Arbeitsplatz

Für alle Arbeitsplätze, wie auch für Aufenthaltsräume, gilt der gesetzliche Referenzwert von 300 Becquerel pro Kubikmeter Luft (Bq/m^3). Gewissheit über die Radonkonzentration schafft nur eine Messung.

Arbeitgeber in Radon-Vorsorgegebieten sind verpflichtet, die Radonkonzentration an allen Arbeitsplätzen im Erd- und Kellergeschoss zu messen. Außerhalb von Radon-Vorsorgegebieten sind Messungen freiwillig. Zum Schutz der Beschäftigten sind diese jedoch überall sinnvoll. Für qualitätsgesicherte Ergebnisse ist es empfehlenswert, sich unabhängig vom Ort an den Ablauf und die Vorgaben für Radonmessungen in Radon-Vorsorgegebieten zu halten:

Radonkonzentration messen

Arbeitgeber in Radon-Vorsorgegebieten müssen mit Messgeräten von einer anerkannten Stelle messen, am besten mit Exposimetern. Das Bundesamt für

Strahlenschutz (BfS) führt auf seiner Internetseite eine Liste mit anerkannten Stellen.

Fristen: Die Messungen müssen 18 Monate nach Festlegung als Radon-Vorsorgegebiet oder nach Aufnahme einer beruflichen Tätigkeit an einem neuen Arbeitsplatz in einem Radon-Vorsorgegebiet beendet sein. Die Messungen selbst dauern zwölf Monate. So bleiben sechs Monate Zeit für die Vorbereitung. Gut zu wissen: Für die Beschäftigten ergeben sich aus den Messungen keine Einschränkungen. Wichtig ist, dass die

The infographic is divided into two main sections: 'bayernweit' (statewide) and 'zusätzlich in Radon-Vorsorgegebieten' (additionally in radon precaution areas). It features three icons at the top: a house with '300 Bq/m³', a computer monitor, and a person wearing a hard hat.

bayernweit

- 300 Bq/m³**: Der **Referenzwert** beträgt 300 Becquerel pro Kubikmeter Luft (Bq/m^3). Er gilt für Wohnräume und Arbeitsplätze.
- Arbeitsplätze**: An **Arbeitsplätzen** außerhalb von Radon-Vorsorgegebieten sind Messungen freiwillig. Verpflichtend ist jedoch, Radon-Schutzmaßnahmen zu ergreifen, wenn Messergebnisse den Referenzwert überschreiten. Bei der Messung kann man sich an den Vorgaben für die Radon-Vorsorgegebiete orientieren.
- Neubau**: Für den **Neubau** wird ein Basisschutz vor Radon gefordert. Dieser ist erfüllt, wenn die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erforderlichen Maßnahmen zum Feuchteschutz eingehalten werden.

zusätzlich in Radon-Vorsorgegebieten

- Arbeitsplätze**: Arbeitgeber müssen die Radonkonzentration an allen Arbeitsplätzen im Erd- und Kellergeschoss messen. Für die Messungen müssen Exposimeter von einer anerkannten Stelle bezogen werden. Die Messung selbst dauert zwölf Monate.
- Neubau**: Beim Neubau muss zusätzlich zum Basisschutz eine weitere Maßnahme zum Schutz vor Radon umgesetzt werden.

Räume während der Messungen wie gewohnt genutzt werden.

Messergebnisse bewerten

Nach zwölf Monaten sind die Messungen abgeschlossen. Die Messgeräte werden an die anerkannte Stelle zur Auswertung zurückgeschickt. Nach wenigen Wochen erhalten Arbeitgeber die Messergebnisse. Wird der Referenzwert unterschritten, sind keine weiteren Schritte erforderlich. Wird der Referenzwert überschritten, müssen Radon-Schutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Beschäftigte informieren

Sobald Arbeitgeber die Messergebnisse erhalten haben, müssen sie ihre Beschäftigten sowie den Betriebs- oder Personalrat über diese informieren.

Radon-Schutzmaßnahmen umsetzen

Bei der Entscheidung, welche Maßnahme zum Schutz vor Radon für den jeweiligen Arbeitsplatz oder das Gebäude die richtige ist, können Spezi-

alisten unterstützen. Diese planen und begleiten die Maßnahmen.

Frist: Radon-Schutzmaßnahmen müssen zwölf Monate nach Erhalt der Messergebnisse abgeschlossen sein.

Gut zu wissen: Bausachverständige, Architekten oder Ingenieurfirmen können Ansprechpartner beim Sanieren von Bestandsgebäuden und beim radonsicheren Bauen sein. Im Internet finden Sie Spezialisten über Suchbegriffe wie „Radon Fachperson“, „Radon Spezialist“ oder „Radon Sachverständige“.

Kontrollmessung

Die Wirksamkeit der Radon-Schutzmaßnahme muss nach Abschluss der Arbeiten mit einer erneuten Messung überprüft werden. Auch über das Ergebnis der Kontrollmessung müssen Beschäftigte sowie der Betriebs- oder Personalrat informiert werden.

Arbeitsplätze bei der Behörde anmelden

Liegt trotz Radon-Schutzmaßnahme die Radonkonzentration weiterhin über dem Referenzwert, müssen Arbeitgeber den

Arbeitsplatz beim Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) anmelden. Ab hier gehen Behörde und Arbeitgeber den Weg gemeinsam.

Radonschutz beim Neubau

Deutschlandweit muss beim Neubau ein Basisschutz vor Radon umgesetzt werden. Dieser gilt als erfüllt, wenn die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik erforderlichen Maßnahmen zum Feuchteschutz eingehalten werden. In Radon-Vorsorgegebieten muss bei Neubauten zusätzlich zum Basisschutz eine weitere Radon-Schutzmaßnahme umgesetzt werden. Eine Liste möglicher Schutzmaßnahmen ist in Paragraph 154 der Strahlenschutzverordnung enthalten. Je nach Bauvorhaben bestehen unterschiedliche Möglichkeiten. Es ist sinnvoll, Spezialisten zu beauftragen, um die passende Maßnahme für den jeweiligen Neubau zu planen und umzusetzen. Ansprechpartner für Fragen rund um das Thema Radon ist in Bayern das Landesamt für Umwelt. Weitere Informationen sowie Hilfestellungen und Links finden Sie auf dessen Internetseite: www.lfu.bayern.de > Strahlung > Radon in Gebäuden



Wie setzen Sie das bayerische E-Government-Gesetz in Ihrer Verwaltung um?

jehle, eine Marke der Verlagsgruppe Hüthig Jehle Rehm GmbH, Hültschiner Str. 8, 81677 München; im Fachmedienhandel erhältlich; Preisänderung vorbehalten! Weitere Informationen unter www.rehm-verlag.de. WAN 522580 / April 2021

- › Das prozessorientierte Handbuch zeigt Ihnen Schritt für Schritt den Weg
- › Mit zahlreichen Abbildungen und Grafiken sowie Schemata
- › ABC des E-Governments zur Erläuterung von Fachbegriffen

Denkhaus / Geiger
Praxishandbuch zum bayerischen E-Government-Gesetz
Eine prozessorientierte Darstellung

Online-Produkt
ISBN 978-3-7825-0614-4
€ 54,99 / Jahrespreis Grundlizenz inkl. 3 User (personengebundene Lizenzen)*

www.rehm-verlag.de/shop

*Mindestlaufzeit 1 Jahr, es gilt eine Kündigungsfrist von 6 Wochen zum Vertragsende. Preis inkl. MwSt.



Neue Vorschriften

AUSGEWÄHLT VON KLAUS GEIGER,
REFERENT BEIM BAYERISCHEN LANDKREISTAG



Richtlinie für die Gewährung der Bayerischen Corona- Härtefallhilfe (Härtefallhilfe)

Die Richtlinie des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) vom 10.5.2021 wurde am 11.5.2021 verkündet (BayMBL Nr. 313). Bund und Länder stützen die Wirtschaft in der Corona-Pandemie durch eine Vielzahl von Förderprogrammen. Trotz der umfangreichen Förderung kann es in besonderen Fallkonstellationen dazu kommen, dass die bestehenden Hilfsprogramme für Unternehmen und Selbstständige von Bund, Ländern und Kommunen bisher nicht greifen. Denjenigen, die die Folgen der Pandemie unvorhersehbar und in besonderem Maße getroffen haben, ohne dass sie für diese Folgen aus anderen Hilfsprogrammen Mittel erhalten haben, soll durch die Härtefallhilfe eine einmalige Milderung der erlittenen Härten im Wege einer Billigkeitsleistung nach Art. 53 BayHO gewährt werden. Antragsberechtigt sind von der Corona-Krise betroffene Unternehmen bzw. Selbstständige, die ihre Tätigkeit von einem Sitz der Geschäftsführung bzw. einer Betriebsstätte im Freistaat Bayern ausführen und bei einem deutschen Finanzamt für steuerliche Zwecke erfasst sind. Bei Betriebsstätten bzw. Niederlassungen in mehreren Bundesländern muss sich der Hauptsitz bzw. der Schwerpunkt der Tätigkeit im Frei-

staat Bayern befinden. In besonderen Einzelfällen sind auch Selbstständige und Unternehmen, die nach dem 31.10.2020 die Tätigkeit aufgenommen haben bzw. gegründet wurden, antragsberechtigt. Öffentliche Unternehmen, deren Anteile sich vollständig oder mehrheitlich in öffentlicher Hand befinden, sind nicht antragsberechtigt; dies gilt auch für Unternehmen mit öffentlich-rechtlicher Rechtsform, einschließlich Körperschaften des öffentlichen Rechts. Bildungseinrichtungen der Selbstverwaltung der Wirtschaft in der Rechtsform von Körperschaften des öffentlichen Rechts (Bildungseinrichtungen der Kammern, Kreishandwerkerschaften oder Innungen) und Unternehmen in Trägerschaft von Religionsgemeinschaften sind antragsberechtigt. Die Richtlinie ist mit Wirkung vom 10.5.2021 in Kraft getreten.

Bek des StMWi vom 10.5.2021, BayMBL Nr. 313 vom 11.5.2021; BayRS 7071-W; EAPL 802/neu 8020



Förderung des ehrenamtlichen Engagements in der Erziehungshilfe

Die Richtlinie des Staatsministeriums für Familie, Arbeit und Soziales (StMAS) vom 22.4.2021 wurde am 12.5.2021 verkündet (BayMBL Nr. 323). Die staatlichen Fördermittel sind dazu bestimmt, die Rahmenbedingungen für

ehrenamtliches Engagement zu verbessern. Insbesondere im Rahmen der Förderung der Erziehung in der Familie, bei der Kinderbetreuung und bei den Hilfen für Familien in Not- und Krisensituationen werden nach der Richtlinie aktive und engagierte Mitbürgerinnen und Mitbürger tätig, die in besonderer Weise dazu beitragen, zwischenmenschliche Beziehungen und solidarisches Handeln in der Gemeinschaft zu stärken. Diese ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden von fachkundigen Beratungskräften und durch die in diesen Bereichen tätigen anerkannten Träger der freien Jugendhilfe unterstützt. Der Staat möchte mit seiner Förderung zudem die Bedeutung der ehrenamtlichen Tätigkeit in der Jugendhilfe sowie die Verpflichtung des Jugendamtes unterstreichen, mit der freien Jugendhilfe partnerschaftlich zusammenzuarbeiten und die Zusammenschlüsse ehrenamtlich Tätiger zu unterstützen und zu beraten. Im Hinblick auf die Aufgabenstellungen des Staates erstreckt sich die Förderung vorrangig auf Angebote, die überregionale Bedeutung haben oder die geeignet sind, einen Beitrag für die Weiterentwicklung des ehrenamtlichen Engagements in der Jugendhilfe zu leisten. Gegenstand der Förderung ist die professionelle fachliche Beratung und Unterstützung der ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die im Aufgabenbereich der offenen Erziehungshilfe tätig sind. Zuwendungsempfänger sind die Spitzenverbände der freien Wohlfahrtspflege, die anerkannten Träger der freien Jugendhilfe sowie

Neue Vorschriften

rechtsfähige und gemeinnützige Vereine, wenn sie einem anerkannten Träger der Jugendhilfe angegliedert sind. Die Richtlinie ist mit Wirkung vom 1.1.2021 in Kraft getreten.
Bek des StMAS vom 22.4.2021, BayMBL Nr. 323 vom 12.5.2021; BayRS 2160-A; EAPL 440/neu 4402



Ausgleichszahlungen im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)

Die gemeinsame Bekanntmachung der Staatsministerien für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (StMELF) und für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) vom 3.5.2021 wurde am 19.5.2021 verkündet (BayMBL Nr. 345). Nach Art. 21 Abs. 3 Bayerisches Wassergesetz (BayWG) soll ein angemessener Geldausgleich gewährt werden für Einschränkungen bisher zulässiger und tatsächlich ausgeübter Nutzungen an Gewässerrandstreifen nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG). Seit dem 1.8.2019 ist es gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BayNatSchG verboten, „in der freien Natur entlang natürlicher oder naturnaher Bereiche fließender oder stehender Gewässer, ausgenommen künstliche Gewässer im Sinne von § 3 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Be- und Entwässerungsgräben im Sinne von Art. 1 BayWG, in einer Breite von mindestens 5 m von der Uferlinie diese garten- oder ackerbaulich zu nutzen (Gewässerrandstreifen)“. Art. 21 Abs. 3 BayWG dient in Ergänzung zu Art. 21 Abs. 1 BayWG (Gewässerrandstreifen auf Grundstücken des Freistaats Bayern) dazu, die Ziele nach der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) zu erreichen. Gegenstand der Ausgleichszahlung ist in Umsetzung von Art. 21 Abs. 3 BayWG der Einkommensverlust des Ausgleichsempfängers infolge von Einschränkungen bisher zulässiger und

tatsächlich ausgeübter Nutzungen an Gewässerrandstreifen nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BayNatSchG. Ausgleichsempfänger sind Inhaber landwirtschaftlicher Betriebe. Der Kreis der Ausgleichsempfänger ist dabei auf Kleinst-, kleine und mittlere Unternehmen (KMU) gemäß Teil I Kapitel 2 Nr. 2.4. Unternummer 13 der Rahmenregelung (EU) 2014/C 204/01 in Verbindung mit Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 702/2014 beschränkt. Von einer Ausgleichszahlung ausgeschlossen sind:

- Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind,
- Unternehmen in Schwierigkeiten (UiS) gemäß der Rahmenregelung (EU) 2014/C 204/01 Teil I Kapitel 2 Nr. 2.4. Unternummer 15.

Die Richtlinie ist mit Wirkung zum 1.1.2020 in Kraft getreten.
Gem Bek des StMELF und des StMUV vom 3.5.2021, BayMBL Nr. 345 vom 19.5.2021; BayRS 7531-U; EAPL 640/neu 6400



Richtlinie zur Erstattung der Kosten für den Betrieb der lokalen SARS-CoV-2-Testzentren 2021 (SARS-CoV-2-Testzentrenkostenerstattungsrichtlinie 2021)

Die gemeinsame Bekanntmachung der Staatsministerien des Innern, für Sport und Integration (StMI) sowie für Gesundheit und Pflege (StMGP) vom 18.5.2021 wurde am 19.5.2021 verkündet (BayMBL Nr. 350) und regelt die Erstattung der den Landkreisen und kreisfreien Städten bei der Errichtung und dem Betrieb der lokalen PCR-Testzentren sowie der mit Beschluss des

Ministerrats vom 23.3.2021 erleichterten Errichtung und Betrieb von Schnellteststraßen und Schnelltestzentren entstandenen notwendigen und angemessenen Kosten. Diese Richtlinie schließt an die SARS-CoV-2-Testzentrenkostenerstattungsrichtlinie vom 9.10.2020 (BayMBL Nr. 584) an, die am 15.10.2020 in Kraft getreten ist und den Erstattungszeitraum vom 10.8.2020 bis 31.12.2020 regelt. Die Erstattung erfolgt nach Maßgabe der allgemeinen haushaltsrechtlichen Bestimmungen und ohne Rechtsanspruch im Rahmen der im Sonderfonds Corona-Pandemie hierfür zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel. Die Richtlinie ist mit Wirkung vom 1.1.2021 in Kraft getreten.
Gem Bek des StMI und StMGP vom 18.5.2021, BayMBL Nr. 350 vom 19.5.2021; BayRS 2154-I; EAPL 530/neu 5304



Corona-Pandemie: Feststellung des Endes der Katastrophe in Bayern

Am 9.12.2020 wurde aufgrund eines sich sehr dynamisch entwickelnden Infektionsgeschehens verbunden mit steigender Belegung von Krankenhausbetten, insbesondere von Intensivbetten, mit COVID-19-Patienten erneut das Vorliegen einer Katastrophe im Freistaat Bayern festgestellt (BayMBL Nr. 710). Das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (StMI) führt in seiner Bekanntmachung vom 4.6.2021 (BayMBL Nr. 383) aus, dass die Zahl der täglichen Neuinfektionen nunmehr konstant rückläufig sei und sich die Situation in den Krankenhäusern zunehmend entspanne. Immer mehr Personen könnten durch ein Impfangebot immunisiert werden; die Zahl der Geimpften steige konstant. Die Gefahr im Sinne von Art. 1 Abs. 2 des Bayerischen Katastrophenschutzgesetzes (BayKSG) könne daher auf andere

Weise als im Zusammenwirken der im Katastrophenschutz unter Leitung der Katastrophenschutzbehörde Mitwirken abgewendet werden. Das StMI hat mit der o.g. Bekanntmachung daher das Ende der am 9.12.2020 festgestellten Katastrophe im Freistaat Bayern gemäß Art. 4 Abs. 1 Satz 1 BayKSG mit Ablauf des 6.6.2021 festgestellt. *Bek des StMI vom 4.6.2021, BayMBL Nr. 383 vom 4.6.2021; BayRS 2154-I; EAPL 093/neu 0933*



Richtlinie zur Förderung von Projekten zum Thema-T!Raum – TransferRäume für die Zukunft von Regionen

Die Richtlinie des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) vom 5.5.2021 wurde am 17.5.2021 bekannt gemacht (BAnz AT 17.5.2021 B1). Mit der Förderrichtlinie sollen mittel- bis langfristig neue themenspezifische Transferkonzepte ermöglicht und die Hochschulen und Forschungseinrichtungen als Mitgestalter und Treiber zukunftsweisender Innovationsfelder in strukturschwachen Regionen gestärkt werden. Der Maßnahme liegt dabei ein breites Transferverständnis zugrunde: Transfer zielt sowohl auf technologische als auch soziale Neuerungen, d. h. es geht um den Transfer in Produkte, Verfahren und Dienstleistungen, aber auch um den Transfer in neue soziale Praktiken, neue Formen der Organisation oder der Wissensvermittlung. Ziele der Maßnahme sind im Einzelnen, dass

- die Dynamik von regionalen Innovationsprozessen in profilgebenden regionalen Zukunftsthemen erhöht und damit der Strukturwandel in der Region unterstützt wird;
- neues Wissen aus Hochschulen und Forschungseinrichtungen schneller bei regionalen Partnern, u. a. Unternehmen, gesellschaftlichen oder

- öffentlichen Einrichtungen zur Anwendung gebracht und dort auf innovative und neue Wertschöpfung schaffende Weise verwertet wird;
- die für den Transfer erforderlichen Methodenkompetenzen, Infrastrukturen und Ressourcen in der Region, insbesondere bei den Hochschulen und Forschungseinrichtungen, dauerhaft auf- und ausgebaut werden;
- Hochschulen und Forschungseinrichtungen gemeinsam mit ihren regionalen Partnern Transferaktivitäten kontinuierlich reflektieren und auf zukünftige gemeinsame Herausforderungen und Innovationspotenziale ausrichten;
- eine neue Kultur der Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft in der Region entsteht und sich die Durchlässigkeit zwischen den Bereichen erhöht.

Zur Erreichung der oben genannten Ziele wird die Entwicklung und Umsetzung von „Transferraum-Initiativen“ in strukturschwachen Regionen Deutschlands über einen Zeitraum von bis zu neun Jahren gefördert. Ein Transferraum ist nicht als physischer Ort zu verstehen, sondern als konzeptioneller Rahmen, der sich aus einer Vielzahl an Projekten zusammensetzt. Ausgangspunkt bilden initiale Partnerschaften von Hochschulen, Forschungseinrichtungen und gegebenenfalls weiteren Partnern, die sich dynamisch weiterentwickeln. Es sollen neue Partner in den Transferraum eintreten, diesen aber auch wieder verlassen können. Antragsberechtigt sind Hochschulen, außeruniversitäre Bildungs- und Forschungseinrichtungen, Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, gemeinnützige Organisationen, Gebietskörperschaften sowie sonstige Einrichtungen (z. B. Stiftungen, Vereine und Verbände). Die Beteiligung von Start-ups und KMU ist ausdrücklich erwünscht. Start-ups im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, die weniger als fünf Jahre am Markt sind und über innovative Technologien bzw. Geschäftsmodelle verfügen. Forschungseinrichtungen, die von Bund und/oder Ländern grundfinanziert wer-

den, können neben ihrer institutionellen Förderung nur unter bestimmten Voraussetzungen eine Projektförderung für ihre zusätzlichen projektbedingten Ausgaben beziehungsweise Kosten bewilligt bekommen. Die Förderrichtlinie ist am 18.5.2021 in Kraft getreten. *Bek des BMBF vom 5.5.2021, BAnz AT 17.5.2021 B1; EAPL 802/neu 8020*



Richtlinie zur Förderung der strukturellen Weiterentwicklung kommunaler Familienbildung und von Familienstützpunkten

Mit der Richtlinie des Staatsministeriums für Familie, Arbeit und Soziales (StMAS) vom 27.5.2021, die am 16.6.2021 verkündet worden ist (BayMBL Nr. 411), unterstützt der Freistaat Bayern die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Planung, Organisation und Vernetzung der örtlichen Angebote der Eltern- und Familienbildung sowie bei der Einrichtung von Familienstützpunkten als wohnortnahe Kontakt- und Anlaufstellen für Familien in ganz Bayern. Damit sollen die kinder- und familienbezogenen Rahmenbedingungen vor Ort strukturell und nachhaltig verbessert und ein breitenwirksames und bedarfsgerechtes Angebot für Familien sichergestellt werden. Der Freistaat Bayern fördert die Sach- und Personalausgaben für:

- eine Koordinierungsstelle für die Eltern- und Familienbildung und für die Familienstützpunkte (Koordinierungsstelle) beim örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe;
- die Bestandsaufnahme, Bedarfsanalyse und Konzepterstellung für die Eltern- und Familienbildung auf der Ebene des örtlichen Trägers der öffentlichen Jugendhilfe auf Grundlage des vom Staatsinstitut für Familienforschung an der Universität Bamberg (ifb) erstellten Gesamtkon-

Neue Vorschriften

zepts zur Eltern- und Familienbildung (Handbuch und Leitfaden zur Familienbildung im Rahmen der Kinder- und Jugendhilfe, ifb-Materialien 9-2009 und 7-2010) sowie die regelmäßige Fortschreibung des Konzepts;

- die Umsetzung des erstellten Konzepts einschließlich der Einrichtung von örtlichen Familienstützpunkten;
- den Betrieb und die nachhaltige Sicherung der Familienstützpunkte.

Die Finanzierung von konkreten Einzelmaßnahmen und Kursen der Eltern- und Familienbildung aus der Zuwendung ist nicht möglich. Zuwendungsempfänger sind die örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe in Bayern. Die Zuwendungsempfänger werden als Erstempfänger durch das Zentrum Bayern Familie und Soziales ermächtigt, die Zuwendung zur Bestreitung von Sach- und Personalausgaben ganz oder teilweise an Träger von Familienstützpunkten weiterzuleiten. Die Richtlinie ist am 17.6.2021 in Kraft getreten.

Bek des StMAS vom 27.5.2021, BayMBL Nr. 411 vom 16.6.2021; BayRS 2173-A; EAPL 417/neu 4170



Richtlinie zur Förderung (des Einsatzes) von Weiterbildungsinitiatoren als digitale Bildungsberater und einer Koordinationsstelle (Pakt für berufliche Weiterbildung 4.0)

Die Richtlinie des Staatsministeriums für Familie, Arbeit und Soziales (StMAS) vom 21.5.2021 wurde am 16.6.2021 verkündet (BayMBL Nr. 412). Ziel der Förderung ist es,

- die Weiterbildungsbereitschaft der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerin-

nen und der Unternehmen in Bayern zu erhöhen und

- durch mehr Weiterbildung die Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft in Bayern zu erhalten und auszubauen.

Die hierfür notwendige gezielte Beratung und Sensibilisierung aller Beteiligten zum Thema Weiterbildung erfolgt in adäquater Ergänzung zum gesetzlichen Angebot der Arbeitsverwaltung. Gefördert wird im Rahmen des Zuwendungszwecks die Beratungstätigkeit der Weiterbildungsinitiatoren und Weiterbildungsinitiatorinnen (WBI) beziehungsweise der Koordinatorin oder des Koordinators für die WBI (WBI-K) zur Erfüllung der in der Richtlinie beschriebenen Aufgaben. Die Beratungstätigkeit der WBI ist jeweils örtlich auf einen der sieben bayerischen Regierungsbezirke zu konzentrieren. Es wird eine bayernweite Abdeckung angestrebt, bei der aber auch mehrere WBI sich die Zuständigkeit für einen Regierungsbezirk aufteilen können. Anträge können für eine(n) oder mehrere WBI jeweils bei Angabe des gewünschten Regierungsbezirks für das jeweilige Projekt eingereicht werden. Anträge auf die Förderung der oder des überregional tätigen WBI-K können unabhängig oder zusätzlich zu einem Antrag beziehungsweise zu Anträgen auf Förderung eines WBI eingereicht werden. Zuwendungsempfänger sind alle rechtsfähigen Träger, die über die erforderliche Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit zur Durchführung dieser Maßnahmen verfügen. Insbesondere müssen die Zuwendungsempfänger über Personal verfügen, welches entsprechend den Anforderungen der Richtlinie als WBI oder WBI-K eingesetzt werden kann. Die Richtlinie ist am 17.6.2021 in Kraft getreten.

Bek des StMAS vom 21.5.2021, BayMBL Nr. 412 vom 16.6.2021; BayRS 7075-A; EAPL 813/neu 813



Richtlinien zur Förderung eines umweltorientierten Managements in bayerischen Unternehmen (Bayerisches Umweltmanagement- und Auditprogramm – BUMAP)

Die Richtlinien des Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) vom 20.5.2021 wurden am 23.6.2021 verkündet (BayMBL Nr. 433). Durch die Zuwendung sollen bayerische Unternehmen zu einer betrieblichen Umweltpolitik ermutigt werden, die den Umweltschutz systematisch so im Unternehmen und den internen Abläufen verankert, dass nicht nur die Einhaltung der einschlägigen Umweltvorschriften gestärkt wird, sondern darüber hinaus kontinuierlich und nachhaltig freiwillige Verbesserungen der betrieblichen Umweltleistung erfolgen. Dieses Ziel soll durch eine deutliche Erhöhung der Anzahl von Unternehmen mit einem Umweltmanagement erreicht werden. Gleichzeitig soll hier ein besonderer Fokus auf das Thema Ressourcenmanagement gelegt werden. Die Förderung erfolgt ausschließlich im Rahmen von Projektgruppen. Dabei organisiert ein Projektträger Gruppenberatungen – gegebenenfalls auch in Kombination mit Einzelberatungen vor Ort – zu einem der folgenden Schwerpunkte:

- erstmalige Einführung und Validierung beziehungsweise die einmalige Revalidierung eines Umweltmanagementsystems nach der Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 in der jeweils gültigen Fassung, im Folgenden EMAS genannt,
- erstmalige Einführung und Zertifizierung beziehungsweise die einmalige Rezertifizierung eines Umwelt-

managementsystems gemäß der Norm DIN EN ISO 14001 ff., im Folgenden ISO 14001 genannt,

- erstmalige Einführung und Zertifizierung beziehungsweise die einmalige Rezertifizierung eines Umweltmanagements nach den Vorgaben des Qualitätsverbands umweltbewusster Betriebe (QuB),
- erstmalige Einführung und externe Prüfung eines Umweltmanagements nach den Vorgaben des Ökologischen Projekts für integrierte Umwelttechnik (ÖKOPROFIT) beziehungsweise die einmalige Teilnahme am ÖKOPROFIT-Klub mit externer Prüfung,
- erstmalige Einführung und externe Prüfung eines Ressourcenmanagements nach den Vorgaben des Leitfadens des Bayerischen Landesamts für Umwelt „Fachliche Anforderungen für den Schwerpunkt Ressourcenmanagement für eine Kreislaufwirtschaft der Zukunft im Bayerischen Umweltmanagement- und Auditprogramm (BUMAP)“ im Zuge der Einführung beziehungsweise im Zuge eines bereits bestehenden Umweltmanagements nach EMAS, ISO 14001, QuB oder ÖKOPROFIT.

Der Erfolg der Beratungen ist für jeden Teilnehmer der Projektgruppe nachzuweisen. Zuwendungsempfänger sind:

- Projektträger

Der Projektträger ist für die Organisation der Projektgruppe zuständig. Dazu zählen insbesondere:

- Akquise von Teilnehmern,
- Auswahl und Beauftragung eines Beratungsunternehmens und
- Öffentlichkeitsarbeit.

Projektträger können Unternehmen, Organisationen der Wirtschaft, wie zum Beispiel Kammern, Verbände oder Innungen und kommunale Gebietskörperschaften sein. Beratungsunternehmen sind von der Projektträgerschaft ausgeschlossen. Zwischen dem Projektträger und dem beauftragten Beratungsunternehmen darf keine persönliche oder wirtschaftliche Verflechtung bestehen.

- Teilnehmer der Projektgruppe
- Folgende Projektgruppenteilnehmer mit Sitz- oder Niederlassung in Bayern können eine Zuwendung erhalten:
- Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft,
 - freiberuflich Tätige,
 - Organisationen der Wirtschaft, wie zum Beispiel Kammern, Verbände oder Innungen,
 - Kommunale Eigenbetriebe und Kommunalunternehmen.

Die Richtlinien sind am 1.7.2021 in Kraft getreten.
Bek des StMUV vom 20.5.2021, BayMBl. Nr. 433 vom 23.6.2021; BayRS 2129.0-U; EAPL 170, 802/neu 1704, 8020



Förderung zur Unterstützung des Gigabitbaus der Telekommunikationsnetze in der Bundesrepublik Deutschland

Die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 26.4.2021 wurde am 21.5.2021 verkündet (BAnz AT 21.5.2021 B3). Zweck der Förderung ist die Unterstützung eines effektiven und technologieneutralen Breitbandausbaus in der Bundesrepublik Deutschland zur Erreichung eines gigabitfähigen Netzes in allen Gebieten, die derzeit nicht über ein Netz verfügen, das allen Endkunden zuverlässig eine Datenrate von mindestens 100 Mbit/s im Download (Aufgreifschwelle) zur Verfügung stellt bzw. keine Aufrüstung innerhalb eines Jahres nach Meldung im Markterkundungsverfahren erfolgt oder in denen in den kommenden drei Jahren von privaten Unternehmen kein solches Netz errichtet wird. Ferner sind in einer Gebietskörperschaft alle sozioökonomischen Schwerpunkte, die nicht gigabitfähig erschlossen sind bzw. in den nächsten drei Jahren erschlossen werden, förder-

fähig, wenn dort zugleich eine Erschließung nach den o.g. Anforderungen erfolgt. Hierbei handelt es sich um private und öffentliche Einrichtungen, die die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung maßgeblich prägen und vorantreiben. Hierzu gehören Schulen, Gebäude lokaler Behörden, Hochschulen, Forschungszentren, Krankenhäuser und Stadien sowie Verkehrsknotenpunkte wie Bahnhöfe, Häfen und Flughäfen. Zudem fallen in Anlehnung an die KMU-Definition der EU Unternehmen mit weniger als 125 Mitarbeitern und mit höchstens 25 Millionen Euro Jahresumsatz oder höchstens 21,5 Millionen Euro Bilanzsumme darunter, die mindestens drei Mitarbeiter beschäftigen. Landwirtschaftliche Betriebe sind unabhängig von der Mitarbeiterzahl förderfähig. Gebiete, die mit HFC-Netzen oder FTTB/H-Netzen ausgestattet sind, sind nicht förderfähig. Der Ausbau in Gebieten, in denen bereits zwei NGA-Netze vorhanden sind (schwarzer Fleck), ist nicht förderfähig. Dies gilt nicht für Schulen, Krankenhäuser und Unternehmen in Gewerbegebieten, die über weniger als 500 Mbit/s im Download verfügen. Die Downloadverfügbarkeit ist hierbei nutzerbezogen festzustellen. Einzelanschlüsse von Schulen, Krankenhäusern und Unternehmen in Gewerbegebieten sind möglich. Schulen und Krankenhäuser unterliegen zudem nicht der Regelung zu schwer erschließbaren Einzellagen nach Kapitel 5.2 dieser Richtlinie. Der Ausbau soll nur in Gebieten unterstützt werden, in denen ein privatwirtschaftlicher Ausbau nicht wirtschaftlich ist und ein Marktversagen festgestellt wird. Hierfür wird im Rahmen eines Markterkundungsverfahrens der Vorrang des Privatausbaus vor der Förderung sichergestellt. Eine Ergänzung des Bundesförderprogramms durch Förderprogramme der Bundesländer oder der EU ist grundsätzlich möglich. Auskünfte über ergänzende Fördermöglichkeiten erteilen das Gigabitbüro des Bundes und die Breitbandkompetenzzentren oder fördermittelgebenden Stellen der Länder. Eine Ko-

Finanzierung des Projekts durch Dritte, insbesondere auch durch Private, ist zulässig. Soweit eine rechtliche Ausbaupflicht besteht, erfolgt keine Förderung. Zuwendungsempfänger ist die Gebietskörperschaft, in der das Projektgebiet liegt (insbesondere Kommune [auch Stadtstaaten sowie rechtlich selbstständige Bezirke in Städten], Landkreis, kommunaler Zweckverband oder eine andere kommunale Gebietskörperschaft bzw. ein Zusammenschluss nach dem jeweiligen Kommunalrecht der Länder, z. B. ein Amt), sowie ein Unternehmen in ausschließlicher öffentlicher Trägerschaft. Gemeindeverbände müssen durch einen entsprechenden öffentlich-rechtlichen Vertrag bzw. eine unterzeichnete Kooperationserklärung zum Zeitpunkt der Antragstellung und für die Dauer und den Umfang des beantragten Projekts nachgewiesen werden. Die Richtlinie ist mit Wirkung vom 26.4.2021 in Kraft getreten. *Bek des BMWi vom 26.4.2021, BAnz AT 21.5.2021 B3; EAPL 802, 854/neu 8020, 8541*



Richtlinie für die Bundesförderung Corona-gerechte stationäre raumluftechnische Anlagen

Die Richtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) vom 3.6.2021 wurde am 10.6.2021 verkündet (BAnz AT 10.6.2021 B2). Ziel der Förderrichtlinie ist es, Anreize für Investitionen in die möglichst kurzfristige Um- und Aufrüstung stationärer raumluftechnischer Anlagen in Einrichtungen des Zuwendungsempfängerkreises (s. hierzu unten) zu schaffen, um das Infektionsrisiko ausgehend von virusbehafteten Partikeln durch unzureichende Lüftung in geschlossenen Räumen zu senken. Angesichts der derzeit nicht möglichen SARS-CoV-2-Impfung von Kindern unter zwölf Jahren

wird für Einrichtungen für Kinder unter zwölf Jahren nach Maßgabe der Nummer 3 Buchstabe b der Richtlinie auch der Neueinbau stationärer raumluftechnischer Anlagen bezuschusst. Insgesamt sollen mit dem Förderprogramm entweder bis zu 30.000 Räume erstmalig mit Neuanlagen versorgt oder bis zu 10.000 Um- und Aufrüstungen von vorhandenen stationären raumluftechnischen Anlagen gefördert werden. Gefördert werden Investitionen

- in die Um- oder Aufrüstung bestehender stationärer raumluftechnischer Anlagen. Die raumluftechnische Anlage muss für mindestens einen Raum, in dem regelmäßig Personenansammlungen stattfinden, einen Regelluftvolumenstrom von 400 m³ pro Stunde oder mehr aufweisen.
- in den Neueinbau von stationären raumluftechnischen Anlagen. Es werden ausschließlich solche Anlagen gefördert, die die in Nummer 3 Buchstabe a dieser Richtlinie enthaltenen Vorgaben für Neuanlagen erfüllen. Der insgesamt in den versorgten Klassenräumen, Gruppenräumen und Lehrzimmern erreichbare mechanische Nennvolumenstrom muss mindestens 25 m³ pro Person und Stunde in Bezug auf die höchste Belegungsdichte im Normalbetrieb betragen. Empfohlen wird ein Nennvolumenstrom von mehr als 30 m³ pro Person und Stunde. Bei Anlagen mit einem Umluftanteil von mehr als 5 % ist der erforderliche Mindest-Nennvolumenstrom anhand der im Technischen Merkblatt enthaltenen Vorgaben zu ermitteln. Für alle übrigen Räume sind in Bezug auf den Volumenstrom die allgemein anerkannten Regeln der Technik anzuwenden.

Beim Einsatz von Anlagen mit einem Umluftanteil von mehr als 5 % ist die Umluft über infektionsschutzgerechte Filterstufen zu reinigen oder durch eine im Technischen Merkblatt des Förderprogramms zugelassene Technologie zu desinfizieren. Antragsberechtigt sind unter anderem:

a) Länder und Kommunen sowie solche durch Beteiligung oder sonstige Weise zu mindestens 50 % vom

Bund, von Ländern oder Kommunen finanzierte Unternehmen, institutionelle Zuwendungsempfänger, Hochschulen und Träger von öffentlichen Einrichtungen;

- b) staatlich anerkannte allgemein- und berufsbildende Schulen in öffentlicher oder privater Trägerschaft, sonstige allgemein- und berufsbildende Schulen in öffentlicher oder privater Trägerschaft sowie die Einrichtungen der beruflichen Rehabilitation (Berufsbildungswerke, Berufsförderungswerke und vergleichbare Einrichtungen der beruflichen Rehabilitation) gemäß § 51 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch (SGB IX);
- c) medizinische und rehabilitative Einrichtungen: Krankenhäuser gemäß § 107 Absatz 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch (SGB V), Einrichtungen zur teilstationären Behandlung sowie Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen gemäß § 107 Absatz 2 SGB V, Rehabilitationseinrichtungen, die Leistungen nach den §§ 14 bis 15a, 17 und 31 Absatz 1 Nummer 2 des Sechsten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VI) erbringen, Leistungserbringer nach § 26 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch (SGB VII), Leistungserbringer der vertragsärztlichen Versorgung gemäß § 95 Absatz 1 SGB V, ambulante ärztliche Leistungserbringer, zugelassene Leistungserbringer von Heilmitteln gemäß § 124 Absatz 1 SGB V, ambulante Rehabilitationseinrichtungen, mit denen Versorgungsverträge nach § 111c SGB V abgeschlossen wurden, Sozialpädiatrische Zentren nach § 119 SGB V, medizinische Behandlungszentren im Sinne von § 119c Absatz 1 SGB V;
- d) voll- und teilstationäre Pflegeeinrichtungen gemäß § 71 Absatz 2 des Elften Buches Sozialgesetzbuch sowie Einrichtungen, die dem Zweck dienen, ältere Menschen oder pflegebedürftige oder behinderte Volljährige aufzunehmen, ihnen Wohnraum zu überlassen sowie Betreuung und Verpflegung zur Verfügung zu stellen oder vorzuhalten, und die in ihrem Bestand von Wechsel und Zahl der



Gesetz zur Mobilisierung von Bauland (Baulandmobilisierungsgesetz)

Das Gesetz vom 14.6.2021 wurde am 22.6.2021 verkündet (BGBl. I S. 1802) und zielt auf ein schnelleres Aktivieren von Bauland und mehr bezahlbaren Wohnraum ab. Im Kern setzt das Gesetz die Beschlüsse der Baulandkommission um und stärkt die Handlungsmöglichkeiten für Gemeinden und Städte. So werden die Vorkaufsrechte für die Kommunen gestärkt. Künftig kann eine Kommune dieses Recht geltend machen, wenn „auf einem zu veräußernden Grundstück ein Missstand besteht“. Außerdem wird ein neues Vorkaufsrecht für un- beziehungsweise geringfügig bebaute und brachliegende Grundstücke in Gemeinden mit angespanntem Wohnungsmarkt eingeführt. Darüber hinaus wird es in Bebauungsplänen möglich sein, Flächen für den sozialen Wohnungsbau festzulegen. Diese Regelung wurde bis Ende 2024 befristet werden, um dann zu überprüfen, ob sie wirkt. Das Gesetz ist am 23.6.2021 in Kraft getreten. *Gesetz vom 14.6.2021, BGBl. I S. 1802; EAPL 601/neu 6010*



Gesetz zur Einführung eines elektronischen Identitätsnachweises mit einem mobilen Endgerät

Das Gesetz vom 5.7.2021 wurde am 8.7.2021 verkündet (BGBl. I S. 2281) und soll die Nutzerfreundlichkeit des elektronischen Identitätsnachweises erhöhen. Durch Änderungen im Personalausweisgesetz, im eID-Karte-Gesetz und im Aufenthaltsgesetz soll das Ziel einer nutzerfreundlichen Weiterentwick-

Bewohnerinnen und Bewohner unabhängig sind und entgeltlich betrieben werden;

- e) Inklusionsbetriebe gemäß § 215 Absatz 1 SGB IX, Werkstätten gemäß § 219 Absatz 1 SGB IX und andere Leistungsanbieter gemäß § 60 Absatz 1 SGB IX, interdisziplinäre Frühförderstellen im Sinne von § 3 der Frühförderungsverordnung sowie sonstige noch nicht erfasste Leistungserbringer der Eingliederungshilfe im Sinne des SGB IX Teil 2 sowie Betriebe, in denen ausschließlich Blindenwaren hergestellt und in denen bei der Herstellung andere Personen als Blinde nur mit Hilfs- oder Nebenarbeiten beschäftigt werden;
- f) Gemeinschaftseinrichtungen gemäß § 33 Nummer 1, 2 und 4 IfSG;
- g) Aufnahmeeinrichtungen nach § 44 Absatz 1 des Asylgesetzes (AsylG) und Gemeinschaftsunterkünfte nach § 53 Absatz 1 AsylG;
- h) Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe;
- i) für die in den Buchstaben b bis h genannte Institutionen auch die jeweiligen Träger.

Diese Richtlinie ersetzt die Bekanntmachung der Richtlinie für die Bundesförderung Corona-gerechte Um- und Aufrüstung von stationären raumlufttechnischen Anlagen vom 30.3.2021 (BAnz AT 1.4.2021 B4), ist am 11.6.2021 in Kraft getreten und tritt spätestens mit Ablauf des 31.12.2021 außer Kraft. Bei vorzeitiger Ausschöpfung der im Bundeshaushalt verfügbaren Haushaltsmittel ist eine frühere Beendigung der Laufzeit möglich. *Bek des BMWi vom 3.6.2021, BAnz AT 10.6.2021 B2; EAPL 531/neu 531*



Förderrichtlinie „Mobilfunkförderung“

Die Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 8.6.2021 wurde am

21.6.2021 verkündet (BAnz AT 21.6.2021 B8). Ziel des Förderprogramms ist die flächendeckende Versorgung mit Sprach- und breitbandigen Datendiensten des öffentlichen Mobilfunks mit mindestens 4G. Im Rahmen eines Open Access-Modells werden der Bau, die Erschließung und die laufenden Ausgaben für die Bereitstellung von Mobilfunkstandorten in solchen Gebieten gefördert, in denen dies bislang und auch zukünftig nicht durch die privatwirtschaftlichen Mobilfunknetzbetreiber erfolgt. Diese Standorte werden anschließend den Mobilfunknetzbetreibern diskriminierungsfrei und zu geringen Nutzungsentgelten zur eigenwirtschaftlichen Installation aktiver Technik und zur Versorgung der Mobilfunkkunden zur Verfügung gestellt. Die Förderung setzt voraus, dass unmittelbar nach Fertigstellung des Standorts eine Mobilfunkversorgung möglichst durch mehrere – mindestens jedoch durch einen – Mobilfunknetzbetreiber sichergestellt wird. Gefördert wird eine Wirtschaftlichkeitslücke, die durch die Ausgaben für den Bau und die Erschließung des Standortes (ohne Installation der aktiven Komponenten durch die Mobilfunknetzbetreiber), zuzüglich der laufenden Ausgaben für die Bereitstellung des Standorts und abzüglich der Einnahmen durch die Vermietung des Standortes ermittelt wird. Der maßgebliche Zeitraum für die Berechnung der Wirtschaftlichkeitslücke beträgt sieben Jahre. Antragsberechtigt sind privatwirtschaftlich agierende Unternehmen, die Mobilfunkstandorte bauen, betreiben und sie Mobilfunknetzbetreibern zur Nutzung überlassen (Standortbetreiber). Dies schließt Unternehmen ein, die nicht vertikal in die Konzerne von Mobilfunknetzbetreibern integriert sind. Ebenfalls antragsberechtigt sind Mobilfunknetzbetreiber sowie Verbände aus Standortbetreibern und/oder Mobilfunknetzbetreibern. Die Förderrichtlinie ist am 22.6.2021 in Kraft getreten.

Bek des BMVI vom 8.6.2021, BAnz AT 21.6.2021 B8; EAPL 802, 854/neu 8020, 8542

Neue Vorschriften

lung dadurch erreicht werden, dass die Durchführung des elektronischen Identitätsnachweises allein mit einem mobilen Endgerät ermöglicht wird. Bürgerinnen und Bürger sind es durch die Verwendung insbesondere von Smartphones gewohnt, beispielsweise Bankgeschäfte oder das Einkaufen im Internet allein mit diesem einen Endgerät durchführen zu können. Diesem geänderten Nutzerverhalten müssen die staatlichen Angebote für eine sichere Identifizierung durch eine einfache Handhabung Rechnung tragen. Damit soll ein wesentlicher Grundstein für eine hohe Akzeptanz des Identifizierungsmittels sowie für ein gelingendes eGovernment gelegt werden. Das Gesetz tritt überwiegend am 1.9.2021 in Kraft. *Gesetz vom 5.7.2021, BGBl. I S. 2281; EAPL 047/neu 0470*



Richtlinien zur Förderung von öffentlichen touristischen Infrastruktureinrichtungen (RÖFE)

Die Richtlinien des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) vom 9.6.2021 wurden am 30.6.2021 verkündet (BayMBL.

Nr. 459). Die Förderung soll der Attraktivitätssteigerung und Qualitätsverbesserung der Tourismusinfrastruktur in den Fördergebieten und insbesondere der Steigerung der Übernachtungszahlen dienen sowie ihren Erholungswert erhöhen und damit ihre Wirtschaftskraft steigern. Vor diesem Hintergrund wird hinsichtlich der Qualität der Vorhaben auf Grundlage eines vorzulegenden Nachhaltigkeitskonzepts ein Fokus auf identifikations- und imagebildende Projekte sowie auf Vorhaben mit innovativen Ansätzen und ökologischer Ausrichtung gesetzt. Besondere Berücksichtigung finden interkommunale Maßnahmen. Bei der Förderung touristischer Infrastruktureinrichtungen wird in der Richtlinie zwischen nicht einnahmeschaffenden Maßnahmen und einnahmeschaffenden Maßnahmen an bzw. von Basiseinrichtungen differenziert.

Als nicht einnahmeschaffende Basiseinrichtungen sind insbesondere förderfähig: die Errichtung, die Erweiterung, die Generalinstandsetzung, der Umbau und die Modernisierung von

- Kurparks,
- Kur- bzw. Wanderwegen, einschließlich unentgeltlichen Rastplätzen,
- unentgeltlichen Tourismusämtern und touristischen Informationszentren,
- innere Erschließungsmaßnahmen für die oben genannten Vorhaben.

Die Anschaffung von Loipenspur- und Wegepflegergeräten ist ebenfalls förderfähig.

Als einnahmeschaffende Basiseinrichtungen sind insbesondere förderfähig:

- die Errichtung, die Erweiterung, die Generalinstandsetzung, der Umbau und die Modernisierung von Tagungs- und Veranstaltungsräumen, Veranstaltungszentren, Sole- und Heilwasserleitungen
- sowie die Generalinstandsetzung, der Umbau und die Modernisierung von Häusern des Gastes, Kurhäusern, Kurmittelhäusern, Hallen- bzw. Thermalbädern ausschließlich für den nicht-medizinischen Bereich.

Sonstige Infrastrukturmaßnahmen können in besonderen Ausnahmefällen gefördert werden, sofern sie für den Tourismus in Bayern von außerordentlicher Bedeutung und nicht nach anderen Förderrichtlinien förderfähig sind. Ein besonderer Ausnahmefall liegt dann nicht vor, wenn aufgrund einer Vielzahl ähnlich oder gleich gelagerter möglicher Bezugfälle in Bayern eine Präzedenzfallwirkung nicht ausgeschlossen werden kann. Vorrangig werden Vorhaben im ländlichen Raum gefördert. Außerhalb der genannten Gebiete kommt eine Förderung in begründeten Ausnahmefällen in Betracht. Zuwendungsempfänger sind kommunale Körperschaften und ausschließlich kommunal getragene Organisationen. Die Richtlinien sind am 1.7.2021 in Kraft getreten. *Bek des StMWi vom 9.6.2021, BayMBL Nr. 459 vom 30.6.2021; BayRS 7072.1-W; EAPL 853/neu 8534*

Zeichenerklärung

Bundesland, Bund, EU

Förderung

Digitalisierung

Bauen und Umwelt

Bildung und Kultur

Finanzen

Gesundheit und Verbraucherschutz

Infrastruktur

Kommunales

Landwirtschaft und Forsten

Mobilität und Verkehr

Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Soziales

Verfassung

Verwaltung und Rechtspflege

Wirtschaft

§ 2b UStG: Das neue Umsatzsteuerrecht für Kommunen!



Zur Einführung
**8 Wochen
gratis
testen**

Ihr Paket:

NEU



Große Verspohl/Küffner
**Umsatzsteuerrecht für
Kommunen**



Obermüller/Kalb
Gewerbesteuer



Geiger
Grundsteuer



Entdecken Sie das **Steuerrecht für Kommunen im digitalen Paket**. Inklusiv ist der neue Praxisleitfaden **Umsatzsteuerrecht für Kommunen** mit 11 Arbeitshilfen, einer Präsentationsvorlage für Mitarbeiter und Gremien, einem Einführungs-video und einem jährlichen Webinar.

Steuerrechtspaket für Kommunen
ISBN 978-3-7825-0637-3

€ 77,99

Vierteljahrespreis Grundlizenz inkl. 3 User
(personenbezogene Lizenzen)*

20 % Ersparnis gegenüber Einzelkauf

Jetzt unverbindlich 8 Wochen gratis testen:

kundenservice@rehm-verlag.de | Tel. 0800 2183-333 (kostenlos innerhalb Deutschlands)

* Mindestlaufzeit 1 Jahr, es gilt eine Kündigungsfrist von 6 Wochen zum Vertragsende. Preis inkl. MwSt.

jehle

NEU!

So handeln Sie bei jedem Verfahrensschritt korrekt und auf neuestem Rechtsstand!



- › Was im Bußgeldverfahren relevant ist, wird Schritt für Schritt veranschaulicht – von der Einleitung über die Amtsermittlung und alle zu erlassenden Bescheide bis zur Vollstreckung der Bußgeldentscheidungen.
- › Beim Übergang von der Papier- zur elektronischen Bußgeldakte („E-Akte“) und der Einführung des elektronischen Rechtsverkehrs begleitet die Neuauflage mit umfassenden Erläuterungen und Arbeitshilfen.
- › Besonders wertvoll für die effiziente Praxisarbeit sind zahlreiche Musterbescheide und -dokumente sowie Beispiele und Grafiken.
- › Alle einschlägigen Gesetzestexte, Gesetzesänderungen und aktuelle Rechtsprechung sind bis Ende 2020 berücksichtigt.

Wieser, Raimund

Praxis des Bußgeldverfahrens

Online-Produkt

ISBN 978-3-8073-2732-7

€ 69,99 / Jahrespreis Grundlizenz inkl. 1 User (personengebundene Lizenz)*

www.rehm-verlag.de/shop

*Mindestlaufzeit 1 Jahr, es gilt eine Kündigungsfrist von 6 Wochen zum Vertragsende. Preis inkl. MwSt.

rehm