

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Albrecht Schütte CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Mittel für den Ausbau des Radwegenetzes und Umsetzung der Maßnahmen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Mittel für den Radwegebau standen im Jahr 2020 im Landeshaushalt zur Verfügung und wurden tatsächlich abgerufen (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zuge von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegebaumaßnahmen)?
2. Wie viele Bundesmittel standen aus dem Bundeshaushalt für den Radwegebau in Baden-Württemberg im Jahr 2020 zur Verfügung und wurden tatsächlich abgerufen (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen, Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zug von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegebaumaßnahmen)?
3. Wie viele Mittel stehen für den Radwegebau im Jahr 2021 im Landeshaushalt zur Verfügung und können voraussichtlich abgerufen werden (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zuge von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegebaumaßnahmen)?
4. Wie viele Bundesmittel stehen für den Radwegebau in Baden-Württemberg im Jahr 2021 zur Verfügung und können voraussichtlich abgerufen werden (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen, Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zug von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegebaumaßnahmen)?

5. Welche Art von Maßnahmen des Landes bzw. der Kommunen zur Förderung des Radverkehrs sind mit Mitteln des Bundes – insbesondere aus dem Programm Stadt und Land – mit welchem Satz förderfähig?
6. Wie teilt sich bei kommunalen Maßnahmen der verbleibende Anteil zwischen Kommunen und dem Land auf?
7. Welche Teile der Maßnahmen sind gegebenenfalls nicht förderfähig?
8. Welchen Verwaltungsaufwand verursacht die Abwicklung der Bundesförderung auf Ebene des Landes je zehn Millionen Euro (grobe Darstellung der Art des Aufwands und der Mitarbeiterkapazität pro Jahr)?
9. Mit welchem zusätzlichen Planungs- und Abwicklungsaufwand beim Bau der Maßnahmen mit den zusätzlichen Bundeszuschüssen für das Land rechnet sie und wie viel davon kann nicht an externe Dienstleister vergeben werden?

19.02.2021

Dr. Schütte CDU

Begründung

Insbesondere nach der Zuteilung der Bundesmittel für den Radwegeausbau aus dem Programm Stadt und Land soll geklärt werden, wie die Umsetzung von Maßnahmen im entsprechenden Volumen sichergestellt werden kann. Ein Nichtabrufen von Bundesmitteln wie im Straßenbau von 2011 bis 2016 soll sich nicht wiederholen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 1. April 2021 Nr. VM4-0141.5-6/6/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie viele Mittel für den Radwegbau standen im Jahr 2020 im Landeshaushalt zur Verfügung und wurden tatsächlich abgerufen (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zuge von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegbaumaßnahmen)?*

Für den Bau von Radwegen in eigener Baulast standen im Jahr 2020 insgesamt 18,2 Millionen Euro zur Verfügung. Davon entfielen 11,7 Millionen Euro auf den Bau von Radwegen an Landesstraßen und 6,5 Millionen Euro auf das Lückenschlussprogramm zur Förderung kommunaler Investitionen zur Erschließung von Radwegelücken entlang des Start- und Zielnetzes RadNETZ BW. Innerhalb der Gesamtsumme können hier die Mehr- oder Minderbedarfe der jeweiligen Bereiche gegenseitig ausgeglichen werden. In den Bau von Radwege an Landesstraßen wurden im Jahr 2020 12,9 Millionen Euro investiert. Weitere 0,5 Millionen Euro wurden bereits mit Projekten rechtsverpflichtet gebunden und kommen im Jahr 2021 zur Umsetzung. Bei dem Lückenschlussprogramm kam es bislang noch zu

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

keinem Mittelabfluss. Infolge der Coronapandemie haben die Kommunen 2020 weniger Investitionsprojekte beschlossen und damit auch weniger Mittel beantragt.

Zur Förderung der kommunalen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur standen im Jahr 2020 ca. 14,9 Millionen Euro zur Verfügung. Zusätzlich waren noch Reste der Entflechtungsmittel des Bundes in Höhe von ca. 25 Millionen Euro vorhanden. Insgesamt wurden 14,8 Millionen Euro im letzten Jahr verausgabt (nähere Erläuterungen vgl. Ziff. 3).

Die Landeszuschüsse für kommunale Radschnellverbindungsprojekte sowie weitere Förderungen und Aktivitäten zum Thema Radschnellverbindungen werden aus der Rücklage Luftreinhaltung finanziert. Im Jahr 2020 standen bis zu 4 Millionen Euro zur Verfügung. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Bundesmittel sowie einzelner Verzögerungen bei kommunalen Projekten wurden im Jahr 2020 keine Landesmittel zur Förderung von kommunalen Radschnellverbindungen abgerufen. Für die Planung von Radschnellverbindungen in Landesbaulast wurden im Jahr 2020 insgesamt 210.000 Euro an Planungsmitteln im Bereich Landesstraßen investiert.

2. Wie viele Bundesmittel standen aus dem Bundeshaushalt für den Radwegebau in Baden-Württemberg im Jahr 2020 zur Verfügung und wurden tatsächlich abgerufen (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen, Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zug von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegebaumaßnahmen)?

2020 standen aus dem Bundeshaushalt für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen 12,1 Millionen Euro zur Verfügung. Investiert wurden 9,9 Millionen Euro. Beim Förderprogramm „Radschnellwege 2017 bis 2030“ stehen jährlich 25 Millionen Euro bundesweit zur Verfügung. Entsprechend dem Verteilungsschlüssel in der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017 bis 2030“ erhält Baden-Württemberg ca. 11 Prozent der Mittel.

Derzeit befinden sich 15 der aktuell 24 vom Bund geförderten Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg. Die Vorhaben befinden sich noch in der Planungsphase. Daher wurde in 2020 nicht die volle Höhe des jährlich zur Verfügung stehenden Budgets verausgabt. In 2020 wurden in Baden-Württemberg insgesamt ca. 680.000 Euro abgerufen, ca. 50.000 Euro für kommunale Projekte, der Rest für die Planung von Landesradschnellverbindungen.

3. Wie viele Mittel stehen für den Radwegebau im Jahr 2021 im Landeshaushalt zur Verfügung und können voraussichtlich abgerufen werden (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zuge von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegebaumaßnahmen)?

Im Landeshaushalt stehen im Jahr 2021 19,7 Millionen Euro für Radwege zur Verfügung. Davon entfallen 12,45 Millionen Euro auf den Bau von Radwegen an Landesstraßen und 7,25 Millionen Euro auf das Lückenschlussprogramm. Die Mittel sind gegenseitig deckungsfähig. Es wird davon ausgegangen, dass die Mittel abgerufen werden.

Für die Planung von Radschnellverbindungen in Baulast des Landes werden im Jahr 2021 voraussichtlich 1,6 Millionen Euro benötigt, die sich zu 75 Prozent aus der Bundesförderung der Radschnellverbindungen und zu 25 Prozent aus den Landesmitteln für die Planung von Landesstraßen finanzieren.

Zur Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) stehen im Jahr 2021 ca. 14,9 Millionen Euro zur Verfügung. Entsprechend der Programmlisten der Regierungspräsidien könnten rechnerisch im Jahr 2021 bis zu 37,5 Millionen Euro abgerufen werden.

Eine Finanzierung des Förderprogramms ist im Jahr 2021 aufgrund von Haushaltsresten der Vorjahre sowie der Entlastungswirkung des Bundesprogramms Stadt und Land möglich. Viele Maßnahmen werden aufgrund der hohen erzielbaren Förderquoten eine kombinierte Förderung von LGVFG und dem Bundesprogramm „Stadt und Land“ in Anspruch nehmen. Bei diesen Vorhaben reduziert sich der Landesanteil an der Förderung.

Das Niveau der Neuaufnahmen im aktuellen Förderprogramm kann ohne Erhöhung der Haushaltsmittel des Landes in den Folgejahren nicht beibehalten werden.

Der prognostizierte Mittelbedarf in 2021 für die Planungsförderung kommunaler Radschnellverbindungen liegt bei ca. 190.000 Euro.

4. Wie viele Bundesmittel stehen für den Radwegebau in Baden-Württemberg im Jahr 2021 zur Verfügung und können voraussichtlich abgerufen werden (Aufteilung nach Mitteln für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen, Mitteln für den Bau von Radschnellwegen, Mitteln für den Bau von Radwegen im Zug von Landesstraßen sowie Mitteln zur Bezuschussung von kommunalen Radwegebaumaßnahmen)?

2021 standen für Radwege an Bundesstraßen zunächst 11,6 Millionen Euro zur Verfügung. Aufgrund der gemeldeten Mehrbedarfe konnte beim Bund bereits zusätzlich eine weitere Million Euro abgerufen werden. Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2021 12,6 Mio. Euro für Radwege an Bundesstraßen abfließen werden.

Seit diesem Jahr sind weitere Förderprogramme des Bundes veröffentlicht worden. Die Sonderprogramme „Stadt und Land“ für investive Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs sowie „Radnetz Deutschland“ für touristische Maßnahmen sind den Finanzhilfen für Radschnellwege gefolgt. Baden-Württemberg stehen aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zwischen 2021 und 2023 ca. 70 Millionen Euro zur Verfügung, für das Jahr 2021 sind Mittel in Höhe von 19,7 Millionen Euro vorgesehen.

Die Anträge zur Förderung kommunaler Maßnahmen sowie Projekte in der Zuständigkeit des Landes können monatlich gemeldet werden. Obwohl das Programm erst im Februar 2021 veröffentlicht wurde, konnten bereits Fördermittel in Höhe von ca. 5 Millionen Euro beantragt werden. Der bisherige voraussichtliche Mittelabfluss im Jahr 2021 beläuft sich danach auf ca. 3,4 Millionen Euro.

Wenn ein großer Teil der Kommunen für die gemeldeten LGVFG-Projekte eine kombinierte Bundesförderung in Anspruch nimmt, wird der Förderrahmen des Bundes vor Ende der derzeitigen Laufzeit des Bundes-Programms ausgeschöpft sein. Das Land setzt sich daher für eine Verstärkung des Bundesprogramms sowie eine Vergrößerung des Verfügungsrahmens des Landes ein.

5. Welche Art von Maßnahmen des Landes bzw. der Kommunen zur Förderung des Radverkehrs sind mit Mitteln des Bundes – insbesondere aus dem Programm Stadt und Land – mit welchem Satz förderfähig?

Aktuell können sowohl Kommunen als auch die Länder bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen durch folgende drei Förderprogramme des Bundes profitieren:

- Finanzhilfen „Radschnellwege 2017 bis 2030“
- Finanzhilfen „Sonderprogramm Stadt und Land“
- Förderprogramm „Radnetz Deutschland“

Die Ziele und damit auch der Fokus der jeweiligen Förderprogramme unterscheiden sich. Die Finanzhilfen für Radschnellwege unterstützen die Kommunen und die Länder beim Aufbau von sicheren, komfortablen und leistungsfähigen Radverbindungen in dicht besiedelten Räumen mit hohem Radverkehrspotenzial. Sowohl die Planung als auch der Bau von Radschnellverbindungen können mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

Das Sonderprogramm Stadt und Land soll ebenfalls vor allem das Rad als Alltagsverkehrsmittel fördern und dabei zusammenhängende und lückenlose Radnetze in städtischen und ländlichen Räumen schaffen. Gefördert werden investive Maßnahmen, wie beispielsweise der Neu-, Um- und Ausbau von Radwegen, Fahrradabstellanlagen, Markierungslösungen u. v. m. Der vom Bund vorgegebene Rechtsrahmen in Form der Verwaltungsvereinbarung wird durch das Fördergesetz des Landes (LGVFG) konkretisiert. Die Antragsstellung sowie die Berechnung der förderfähigen Kosten wurde in Baden-Württemberg eng an das LGVFG angelehnt. Bei Stadt und Land sind sowohl die Planung als auch der Bau förderfähig. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 Prozent. Zur Schaffung von Investitionsanreizen in der Coronapandemie wurde der Fördersatz befristet bis Ende 2021 auf 80 Prozent angehoben.

Neben dem Alltagsverkehr fördert der Bund auch den touristischen Radverkehr. Hierzu dient das Förderprogramm Radnetz Deutschland. Insgesamt stehen ca. 45 Millionen Euro bundesweit zur Verfügung. Antragsberechtigt sind nur juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts entlang der sogenannten D-Routen. In Baden-Württemberg verlaufen Teilabschnitte der D-Route 6 (Donauroute), D-Route 8 (Rheinroute) und D-Route 9 (Weser-Romantische Straße). Neben investiven Maßnahmen sind auch die Sanierung der Wege, Marketing- und Analysemaßnahmen sowie Zertifizierungsverfahren förderfähig. Der Fördersatz kann ebenfalls bis zu 75 Prozent betragen, bis Ende 2021 sogar 80 Prozent. Weitere Informationen zum Förderprogramm Radnetz Deutschland können der Verwaltungsvereinbarung „zum Ausbau und zur Erweiterung des Radnetzes Deutschland“ entnommen werden.

6. Wie teilt sich bei kommunalen Maßnahmen der verbleibende Anteil zwischen Kommunen und dem Land auf?

Zusätzlich zur Bundesförderung können die Kommunen weitere Fördermittel des Landes beantragen. Dadurch können Höchstfördersätze von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten zusätzlich der Planungskostenpauschale erreicht werden. Dies gilt für alle drei zuvor vorgestellten Bundesförderprogramme.

Bei einem Fördersatz des Bundes von 80 Prozent wird der verbleibende Anteil der zuwendungsfähigen Kosten zwischen Land und Kommune hälftig aufgeteilt (jeweils 10 Prozent). Die nicht zuwendungsfähigen Kosten verbleiben in Gänze bei den Kommunen. Die Planungskosten werden über eine Planungspauschale vergütet, diese entspricht bei intern erbrachten Planungsleistungen 15 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten, bei extern erbrachten Planungsleistungen 20 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Reduziert sich der Fördersatz des Bundes ab 2022 auf 75 Prozent übernehmen die Kommunen weiterhin 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten und der Anteil des Landes erhöht sich auf 15 Prozent. Diese Aufteilung greift selbstverständlich nur, wenn die Kommunen kombinierte Förderanträge für Bundes- und Landesförderungen stellen.

7. Welche Teile der Maßnahmen sind gegebenenfalls nicht förderfähig?

Die nicht zuwendungsfähigen Kosten unterscheiden sich je nach Förderprogramm. Allgemein können hier Kosten für Öffentlichkeitsbeteiligungen, die über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehen, genannt werden. Diese sind vom Vorhabenträger selbst aufzubringen. Für Radschnellverbindungsprojekte unterstützt das Land frühzeitige und projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Beim Förderprogramm Stadt und Land, das durch das Fördergesetz des Landes (LGVFG) konkretisiert wird, gelten die in der Anlage 1 a der VwV-LGVFG aufgeführten, nicht zuwendungsfähigen Kosten. Im Unterschied dazu sind beim Bundesförderprogramm interne Verwaltungskosten für Planung nicht förderfähig, im LGVFG gelten sie als förderfähig.

8. Welchen Verwaltungsaufwand verursacht die Abwicklung der Bundesförderung auf Ebene des Landes je zehn Millionen Euro (grobe Darstellung der Art des Aufwands und der Mitarbeiterkapazität pro Jahr)?

Entsprechend der Auswertung der Förderabwicklung des Bereichs LGVFG Rad- und Fußverkehr betragen die direkten Verwaltungskosten zwischen 3 und 7,5 Prozent der förderfähigen Kosten. Je größer die Maßnahmen, desto kleiner der prozentuale Anteil der Verwaltungskosten, da die Antragsbearbeitung und Förderabwicklung nur geringfügig aufwendiger ist als bei kleinen Maßnahmen. Bei der kombinierten Förderung von LGVFG und Bundesprogramm wird mit Synergien gerechnet.

Entsprechend einer Aufwandsabschätzung der Regierungspräsidien erhalten diese zur Abwicklung des Förderprogramms Stadt und Land insgesamt neun Personalstellen.

Die Abstimmung zur Verwaltungsvereinbarung sowie die Einarbeitung der Regierungspräsidien waren im Ministerium mit erheblichem Aufwand verbunden. Für die laufende Abwicklung wird im Ministerium eine halbe Sachbearbeiterstelle sowie ein Viertel einer Referentenstelle benötigt.

9. Mit welchem zusätzlichen Planungs- und Abwicklungsaufwand beim Bau der Maßnahmen mit den zusätzlichen Bundeszuschüssen für das Land rechnet sie und wie viel davon kann nicht an externe Dienstleister vergeben werden?

Die Umsetzung der Bundesförderung Stadt und Land läuft gerade an, sodass keine Erfahrungswerte zum Abwicklungsaufwand der Förderung (Beantragung, Schlussabrechnung, etc.) bei Radwegmaßnahmen an Landesstraßen bestehen. Dieser Aufwand wird als eher gering eingeschätzt. Beim Planungsaufwand wird von den durchschnittlichen Aufwänden bei Planung und Bauüberwachung für Radwege an Landesstraßen ausgegangen. Diese betragen ca. 20 Prozent der Baukosten und verteilen sich hälftig auf externe Kosten der Ingenieurbüros und die Eigenleistung der Baureferate bei den Regierungspräsidien. Interne Planungskosten, die Eigenleistungen, werden vom Bund nicht gefördert und sind vom Land zu tragen.

Hermann
Minister für Verkehr