

Wissenschaftliche Beratung des BMVI zur Mobilitäts- und Kraft- stoffstrategie

Schlussbericht zur Studie „Fahrradparken an Bahnhöfen“

TEIL 1 - ANHANG

Berlin / Prien, November 2019

PTV Planung Transport Verkehr AG

Annette Kindl / Eileen Niemeier

Phone: +49 30 897187 -42 / -43

annette.kindl@ptvgroup.com

eileen.niemeier@ptvgroup.com

Agentur BahnStadt GbR

Stephan Wilhelm / Lukas Benda

Phone: +49 163 -2665402 / -6350757

wilhelm@bahnstadt.de

lukas.benda@bahnstadt.de

DB Station&Service AG

Jan Nöppert / Manuel Winter

Phone: +49 030 297 -65025 / -69161

jan.noepfert@deutschebahn.com

manuel.winter@deutschebahn.com

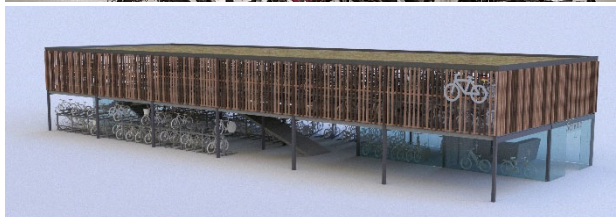
Fraunhofer IML

Alina Steindl / Regina Demtschenko

Phone: +49 8051 901 – 120 / - 115

alina.maria.steindl@iml.fraunhofer.de

regina.demtschenko@iml.fraunhofer.de



Teil 1- Anhang

1. Fragebogen SPNV-Aufgabenträger
2. Befragungsergebnis ProRail Niederlande
3. Flächenanalyse
4. Kartendarstellungen der Standortanalyse in den sieben S-Bahnnetzen
5. Förderprogramme Fahrradparken

Teil 1- Anhang

1. Fragebogen SPNV-Aufgabenträger

Fahrradparken an Bahnhöfen
Fragebogen für die SPNV-Aufgabenträger / Verkehrsverbünde

(bitte soweit möglich und bekannt die hellblau unterlegten
 Felder ausfüllen)

(diese Felder können für weitere Bemerkungen genutzt werden)

	Name des Aufgabenträgers/Verkehrsverbundes:		
	Ansprechpartner:		
	Telefon:		
	E-Mail:		
	Datum:		
1	Allgemeine Fragen		
1.1	Anzahl der Verkehrsstationen im Gebiet:		
1.2	Haben Sie einen vollständigen Überblick über die Situation des Fahrradparkens an Bahnhöfen im Gebiet (anhand von Erhebungen / Datenbanken etc.)?	(ja/nein)	
1.3	Falls nein: haben Sie einen groben/teilweisen Überblick über die Situation des Fahrradparkens im Gebiet?	(ja/nein)	
1.4	An wie vielen der Bahnhöfe/Haltepunkte gibt es Radabstellanlagen (> 5 Plätze), unabhängig vom Agententyp oder dem Eigentum?	(x Prozent)	
1.5	Wie viele Radabstellplätze an Bahnhöfen existieren insgesamt in Ihrem Gebiet?		(= Anzahl aller Abstellplätze in überdachten / nicht überdachten Anlagen)
1.6	Wie viele Abstellplätze (von gesamt 1.5) verfügen über einen modernen Standard (Anlehnbügel <i>und</i> überdacht)?		
1.7	Wie viele Abstellplätze (von gesamt 1.5) verfügen über einen gesicherten Zugang (Anzahl in Sammelschließanlagen, Anzahl in Fahrradboxen etc.)?		
1.8	Falls vorliegend: wie hoch ist der Radverkehrsanteil als Zubringer zum SPNV im regionalen Maßstab?	(x Prozent)	(Differenzierung in Teilregionen mit unterschiedlichen Raumtypen, falls vorhanden)
1.9	Gibt es Studien/Evaluationen zum Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad als Zubringer zum SPNV für Ihr Gebiet?		(ggf. Studien/Befragungen als Weblink/pdf mit Aussagen zum Verlagerungspotenzial)
1.10	Ist das Thema Fahrradparken am Bahnhof in Ihrem Gebiet von besonderer Bedeutung und wird politisch unterstützt?		(ggf. Differenzierung in unterschiedliche Politikebenen Land / Region / Kreise / Kommunen)
1.11	Falls ja: auf der Grundlage welcher Beschlüsse bzw. Planwerke?		(ggf. Weblink/pdf)
2	Ausbauprogramme/Förderung		
2.1	Existieren spezielle Ausbauprogramme zum Fahrradparken an Bahnhöfen in Ihrem Gebiet?	(ja/nein)	(ggf. Namen, Laufzeiten)
2.2	Falls ja: was ist das für ein Ausbauprogramm?		(ggf. Weblink/pdf)
2.3	Wer ist Fördergeber?		
2.4	Welche Rolle übernimmt hier Ihre Organisation?		(z.B. gezielte Ansprache der Kommunen, Vorabstimmungen mit DB, Beratungen zu Fördermitteln etc.)
2.5	Wie hoch ist der Regelfördersatz für Radabstellanlagen?	(x Prozent)	(ggf. differenziert in Investition und Betrieb)
2.6	Wer ist Förderempfänger und Anlagenbetreiber?		(im Regelfall)
2.7	An wie vielen Standorten wurden in den letzten 5 Jahren Projekte umgesetzt?		(unabhängig von Beteiligung des AT)
2.8	Wieviele Radabstellplätze sind dabei entstanden?		(ggf. differenziert offen / überdacht / Sammelschließanlagen / Radstationen / Fahrradparkhäuser)
2.9	Wie hoch waren die Gesamtkosten der Investitionen?		(Gesamtkosten)
2.10	Werden spezielle Infrastrukturen und Services für die Nutzer für E-Bikes/Pedelecs im Programm berücksichtigt? (falls ja, welche / förderfähig?)		
	(falls es mehrere Ausbauprogramme gibt, bitte Zeilen 2.2 bis 2.10 kopieren)		
2.11	Gibt es Vergünstigungen für Besitzer von ÖPNV-Zeit-/Abokarten bei der Nutzung von kostenpflichtigen Radabstellangeboten?		(ggf. Weblink mit Kundeninfos)
2.12	Welche Erfolgsfaktoren bei der Realisierung der Projekte halten Sie für maßgeblich?		
2.13	Gibt es typische Hindernisse/Schwierigkeiten bei der Realisierung solcher Projekte in Ihrem Gebiet:		(bitte erläutern)
	...Bereitstellung von Flächen durch die DB?	(ja/nein)	
	...Bereitstellung von Flächen durch Kommunen/Dritte	(ja/nein)	
	...Höhe / Begrenzung der Fördermittel	(ja/nein)	
	...Motivation / Bereitschaft der Kommunen zur Projektträgerschaft	(ja/nein)	
2.14	Unterstützt der Fördergeber/Aufgabenträger die Projektträger über die Gewährung von Zuwendungen hinaus bei der Umsetzung der Projekte?		
3	Planungen/Perspektiven auf regionaler Ebene		
3.1	Planen Sie in Zukunft das Thema Fahrradparken an Bahnhöfen weiterhin intensiv bzw. verstärkt zu forcieren?		
3.2	Gibt es Pläne für neue/weitere Ausbauprogramme?		
3.3	Für wieviele Projekte gibt es derzeit konkrete Planungen?		
3.4	Wieviele Radabstellplätze sollen in den nächsten 5 Jahren in Ihrem Gebiet entstehen?		
3.5	Mit welchen Gesamtinvestitionen rechnen Sie in diesem Zeitraum?		
3.6	Wie hoch schätzen Sie den Gesamtbedarf an Radabstellplätzen zur Erneuerung und zum Neubau in Ihrem Gebiet ein?		
3.7	Welche Hindernisse/Schwierigkeiten müssen allgemein für die Umsetzung der Projekte gelöst werden? Welche Unterstützung benötigen Sie hierbei von weiteren Partnern (Bund, Ländern, DB etc.)?		
3.8	Gibt es weitere Projekte zum Thema Fahrrad und Bahn in Ihrer Region?		(z.B. Verleihsystems, Jobrad-Initiativen mit größeren Arbeitgebern, Fahrradmitnahmen in Zügen etc.)

Wir bitten Sie, Unterlagen zu den Programmen, Erhebungen und relevanten regionalen Studien mit der Rücksendung des Fragebogens zur Verfügung zu stellen.

Rücksendung bitte bis spätestens **7. September 2018** an die Mailadresse: xxxxxxxxxx@xxxxxxxxxx.xx; Rückfragen sind unter der gleichen Mailadresse oder telefonisch unter xxxx/xxxxxxx möglich.

Die Ergebnisse der Umfrage stellen wir allen Teilnehmern bis Ende 2018 gern zur Verfügung. Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

DATENBLATT REALISIERTES PROJEKT

Fahrradparkhaus = größere Abstellanlage mit zusätzlichen Serviceleistungen

Sie können uns auch gerne mehr als zwei Fotos sowie Pläne etc. zusenden. Gibt es vielleicht einen Link zum Projekt?

Bei verschiedenen Akteuren bitte alle aufführen und differenzieren.

z.B. Schlüssel, Chipkarte, Handy-App, Drehkreuz etc.

z.B. Verleih, Reparatur, Waschanlage, Ladestation, Schließfächer etc.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Um ein weiteres Beispielprojekt darzustellen, verwenden Sie einen weiteren Tabellenreiter (R2, R3) bzw. duplizieren den letzten (R4, R5,...). Für **geplante** Projekte bitte den Reiter "Projekt geplant" verwenden.

Um ein weiteres Beispielprojekt darzustellen, verwenden Sie einen weiteren Tabellenreiter (P2, P3) bzw. duplizieren den letzten (Benennung P4, P5,...). Für **realisierte** Projekte bitte den Reiter "Projekt realisiert" verwenden.

Teil 1- Anhang

2. Befragungsergebnis ProRail Niederlande

Bike parking at railway stations in the Netherlands

Questionnaire for

Folkerts Piersma

Project manager – Bicycle parking action plan

ProRail Stations

October 2018

General questions

- How many bike parking spaces exist at how many railway stations?

We have about 480.000 bike parking places near our 410 railway stations. These are divided in 151.00 guarded places, 317.000 unguarded places and 12.000 boxes.

- How many general parking systems do exist?

Three. Additional information can be found in Menukaart fiets.

- Are the parking spaces used to maximum capacity? Are the demands being covered? What demands are expected in the future?

One in the three years we count the use of our bicycle parkings. Based on the counting we prognosticate the needs per station for the future (2030). We expect for the whole program that we need about 610.000 places in 2030.

- What general difficulties arose in the past and how were they solved?

We started the program in 1998. At that time we had to replace and improve about 200.000 bicycle parking places. We expected that we had to expand about a 100.000 places and we expected to be ready in 2010. We also only had budget for this scope. The difficulty was our success! The new parking places were so high quality that a lot more people decided to take the bike to the station, so in no time the new parking facilities were totally filled up again. We had to get a lot more budget to go on.

Another problem was the high standard that a lot of local authorities claimed. No more parking on street level, so we had to build more inside parkings, mostly underground. These parking forms are much more expensive (3000-5000 euro/single parking space) to build than the standard scoop (300 euro/single parking space). For this reason we needed extra budget and extra time to develop these complex designs. At that time also the local authorities had to invest 50% of the costs of these solutions.

- What are the biggest problems today and how will they be solved?

We see it as a challenge to low down the need of over 600.000 parking places in 2030, by finding smart solutions in the use of the bicycle. We hope that the use of sharing bikes will help us in this.

- What are the key success factors during the realization of a new bike parking facility?

When we started in 1998, about 30% of all the train passengers used the bicycle to go to the station. Today, more than 45% of the train users go by bike to the station (at some stations 50-60%) and almost 20% use the bicycle to go from the arrival station to their final destination (the last mile). Another success factor is the good cooperation between most of the local authorities and the railway sector.

Construction

- Who is the builder of the bike parking facilities at railway stations?

From the start, mostly ProRail was the building/ the contracting party. In the last years, more and more the local authorities also took that role.

- Does a constructional standard resp. a requirements and planning catalogue exist?

We use a standard design prescription, but every solution is different. Additional information can be found in Menukaart fiets.

- Are the (same) individual parts tendered again for each project? Is there a national or regional supplier of the individual elements?

We use overall contracts for several years for our standard scope solutions like the street level parkings, the two layer parking racks and our direction and wayfinding system HBF. We also have more year contracts for design and engineering. Most of the non-standard scope solutions are tendered one by one.

- Who is the owner of the land, where the parking spaces are built resp. how does the builder get the right to build on the land (if it is not his)?

The ground on which the bike parking is built on, can be ours (close to the railway), can be of NS, the Dutch Railway Company, or can be of the local authority. Because we have a shared interest in good parking for bicycles. We can use the ground in all the cases for low prices. We do not have to buy it in most situations.

Operation

- Who is the operator of the bike parking spaces / facilities?

Mostly the NS, but sometimes the local authorities. ProRail is never the operating party and ProRail also does not contribute in the operation costs.

- Does a model agreement for the operational concept exist?

Yes. Additional information can be requested from NS stations.

- What are the minimal requirements for the operation of the facilities?

A bicycle parking has to be functional and safe. Further it must be operational during the trial operation, mostly over 20 hours a day.

Finances

- How much does the construction of a bike parking area / facility cost? Do average and target costs exist (e.g. per parking system or per single parking space)?

Information on this topic can be found in Menukaart fiets.

- What funding programs do exist?

At the start of the program, the national government was 100% responsible for the investment budget. From 2012 local parties had to pay 50% and now they have to pay 60% of the investment costs. The local investments are brought up by municipalities and provinces.

- How much does the operation of the parking areas / facilities cost?

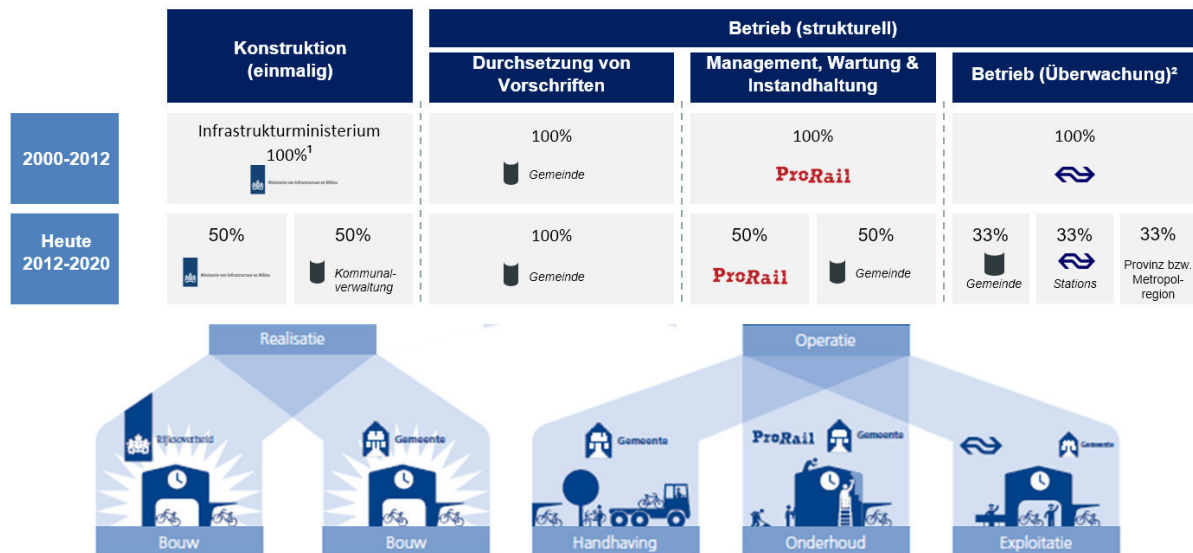
It depends strongly of the local situation and site, but a 3000 places site/ parking garage costs about € 250.000 a year. 2 to 4 people are working there in 3 shifts. More exact information about operation costs can be requested from NS.

- Is a profit made and if so, who gets it?

There is never a profit. In case of payment by users, this will never bring a positive balance opposite to the operation costs.

Organization

- Which stakeholders (e.g. ProRail, NS, municipality...) are involved in the process and what is their role in the different stages (planning, building, operation)?



1. Ab 2008 freiwillige Kofinanzierung von Gemeinden und/oder Provinzen
2. Ohne Umsatz

Abbildung: Radabstellanlagen an Niederländischen Bahnhöfen – Rollen und Finanzierung.

Quelle: ProRail, Übersetzung: Agentur Bahnstadt

- How are land conflicts handled? Is bicycle parking given preference over other profitable uses?

Yes, all of the connected parties give preference to the bicycle. For instance, a car parking area is always located further from the station than a bicycle parking facility. That does not mean that there is always space enough for building our parking facilities. Often other building development, mostly offices, are not helping us to get the AAA location.

Related documents:

Menukaart fiets

Aanbod fiets services bij stations

NS-Stations und ProRail

August 2018

Teil 1- Anhang

3. Flächenanalyse

Ergebnis der Abfrage zu Flächenverfügbarkeiten auf Gelände der DB

Vorbehaltlich einer genauen Flächenverfügbarkeit durch aktuellen Flächennutzer

S-Bahnnetz

Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 Berlin
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 München
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Hamburg
 Rhein-Ruhr
 Rhein-Ruhr
 Rhein-Ruhr
 Rhein-Ruhr
 Rhein-Ruhr

Bahnhof

Ahrensfelde
 Berlin Frankfurter Allee
 Berlin-Charlottenburg
 Berlin-Gesundbrunnen
 Berlin-Grünau
 Berlin-Karow
 Berlin-Lichtenberg
 Berlin-Lichterfelde West
 Berlin-Schöneweide Pbf
 Berlin-Spandau
 Berlin-Wannsee
 Berlin-Westkreuz
 Messe Süd (Eichkamp)
 Prenzlauer Allee
 Rathaus Steglitz
 Treptower Park
 München Donnersbergerbrücke
 Holzkirchen
 Germering-Unterpfaffenhofen
 München-Karlsfeld
 München Harras
 Markt Schwaben
 Ismaning
 München Siemenswerke
 München-Riem Pbf
 Deisenhofen
 Eichenau (Oberbay)
 Höhenkirchen-Siegertsbrunn
 München-Mittersendling
 Ebersberg (Oberbay)
 München-Neuaubing
 Heimstetten
 Alte Wöhr
 Bahrenfeld
 Diebsteich
 Halstenbek
 Hamburg-Harburg
 Mittlerer Landweg
 Pinneberg
 Stellingen
 Sternschanze
 Sülldorf
 Tiefstack
 Wellingsbüttel
 Dortmund-Dorstfeld
 Dortmund-Stadthaus
 Dortmund-Möllerbrücke
 Dortmund-Germania
 Dortmund-Somborn
 Dortmund-Kley

Rhein-Ruhr	Dortmund-Huckarde
Rhein-Ruhr	Dortmund-Wickede West
Rhein-Ruhr	Dortmund-Brackel
Rhein-Ruhr	Dortmund-Asseln Mitte
Rhein-Ruhr	Düsseldorf-Eller Süd
Rhein-Ruhr	Düsseldorf-Hamm
Rhein-Ruhr	Essen West
Rhein-Ruhr	Essen-Bergeborbeck
Rhein-Ruhr	Essen-Überruhr
Rhein-Ruhr	Essen-Zollverein Nord
Rhein-Ruhr	Haan-Gruiten
Rhein-Ruhr	Hagen-Heubing
Rhein-Ruhr	Köln Steinstraße
Rhein-Ruhr	Köln Trimbornstrasse
Rhein-Ruhr	Solingen-Schaberg
Rhein-Ruhr	Dortmund-Kruckel
Rhein-Ruhr	Wuppertal-Unterbarmen
Rhein-Main	Darmstadt Hbf
Rhein-Main	Dreieich-Buchsschlag
Rhein-Main	Frankfurt (Main) West
Rhein-Main	Frankfurt am Main Stadion
Rhein-Main	Frankfurt-Höchst
Rhein-Main	Frankfurt-Sindlingen
Rhein-Main	Friedberg (Hess)
Rhein-Main	Hochheim (Main)
Rhein-Main	Mainz Hbf
Rhein-Main	Offenbach (Main) Ost
Rhein-Main	Riedstadt-Goddelau
Rhein-Main	Wiesbaden Hbf
Mitteldeutschland	Bitterfeld
Mitteldeutschland	Dieskau
Mitteldeutschland	Greppin
Mitteldeutschland	Großkugel
Mitteldeutschland	Halle-Trotha
Mitteldeutschland	Hoyerswerda
Mitteldeutschland	Jeßnitz (Anh)
Mitteldeutschland	Lauta (Niederlausitz)
Mitteldeutschland	Leipzig MDR
Mitteldeutschland	Leipzig-Connewitz
Mitteldeutschland	Leipzig-Engelsdorf
Mitteldeutschland	Marke
Mitteldeutschland	Raguhn
Mitteldeutschland	Schwarzkollm
Mitteldeutschland	Südstadt
Mitteldeutschland	Wohnstadt Nord
Mitteldeutschland	Zscherbener Straße
Stuttgart	Herrenberg
Stuttgart	Plochingen
Stuttgart	Stuttgart-Vaihingen
Stuttgart	Waiblingen

Teil 1- Anhang

4. Kartendarstellungen der Standortanalyse in den sieben S-Bahnnetzen

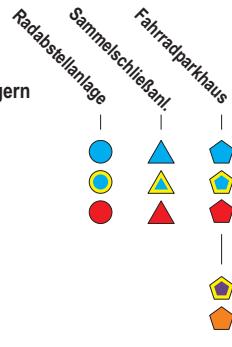
Umfrage- und Rechercheergebnisse

Von den **SPNV-Aufgabenträgern**
gemeldete Projekte

Bestehende Anlagen
Best-Practice-Projekt
Geplante Anlagen

Weitere Projekte

Best-Practice-Projekt
Geplante Anlagen



Vom **DB-Bahnhofsmanagement** gemeldete freie Flächen

auf DB-Station&Service-Gelände

DB

auf DB-Gelände allgemein (Netze etc.)

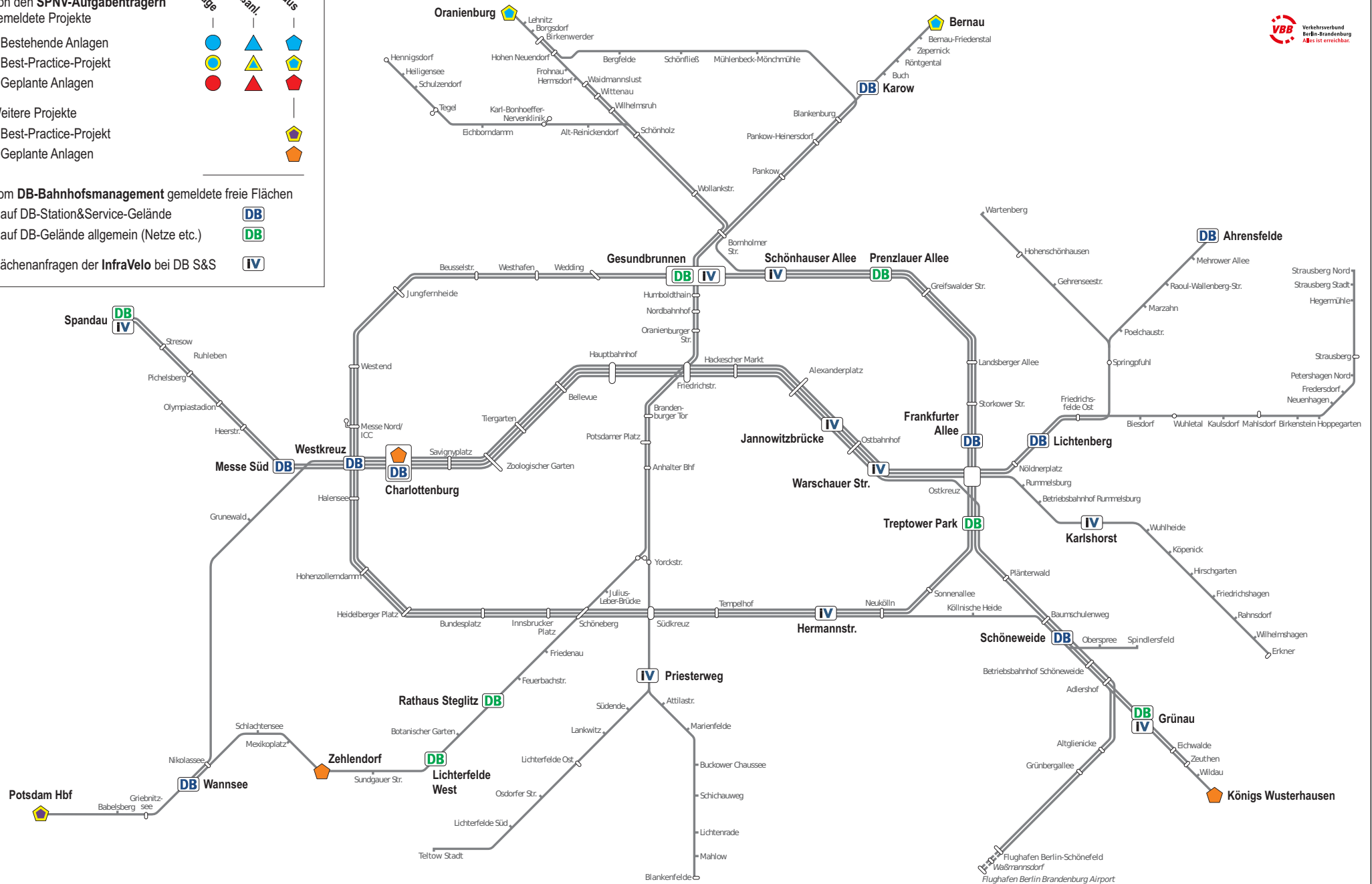
DB

Flächenanfragen der **InfraVelo** bei DB S&S

IV

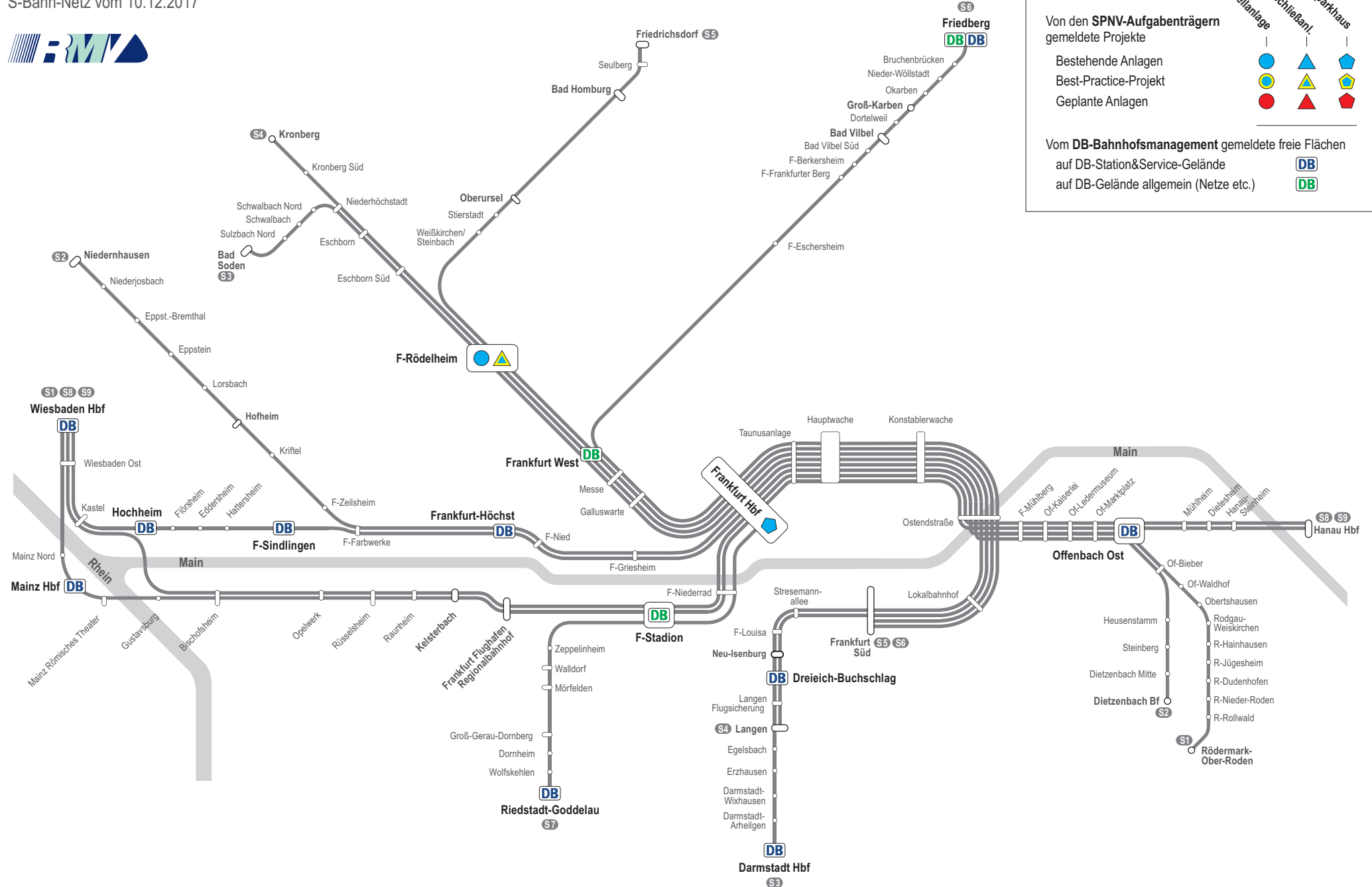
S-Bahn-Region Berlin-Brandenburg

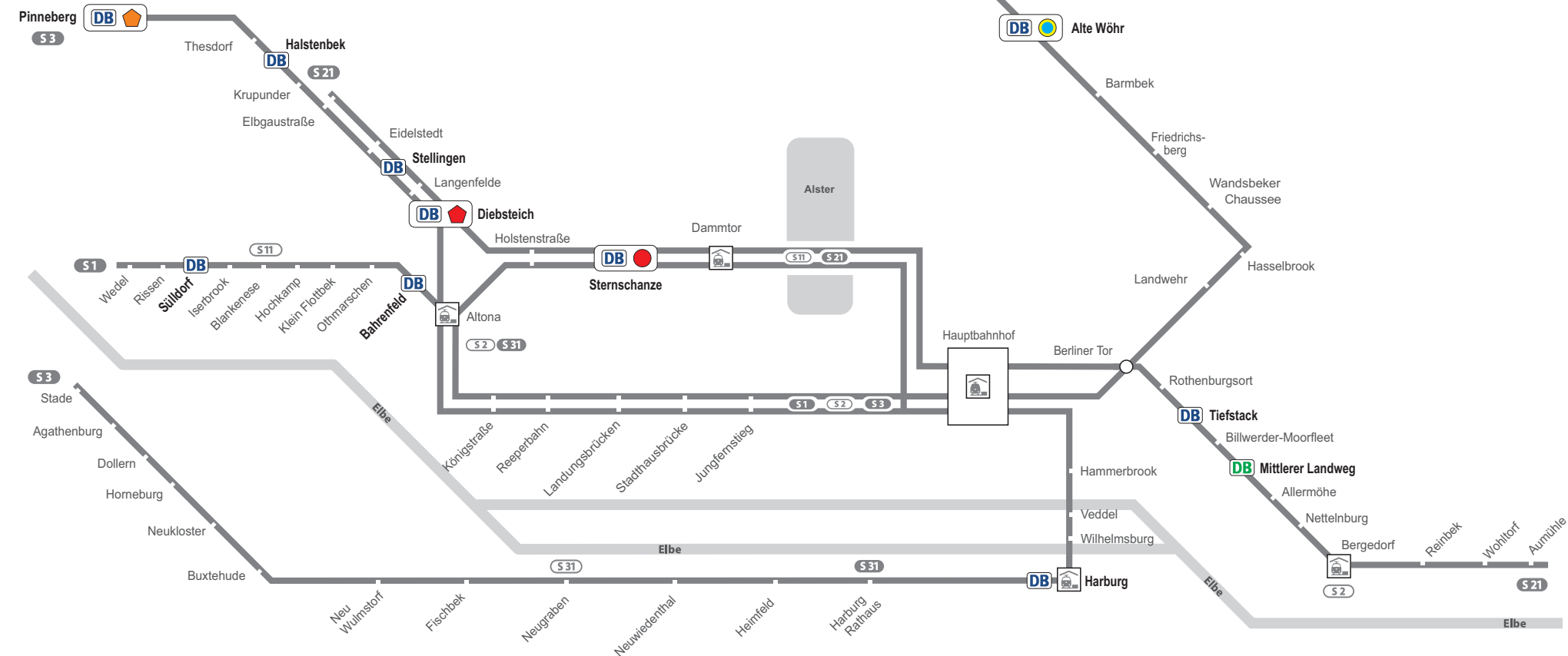
S-Bahn-Netz vom 07.05.2018



S-Bahn-Region Frankfurt

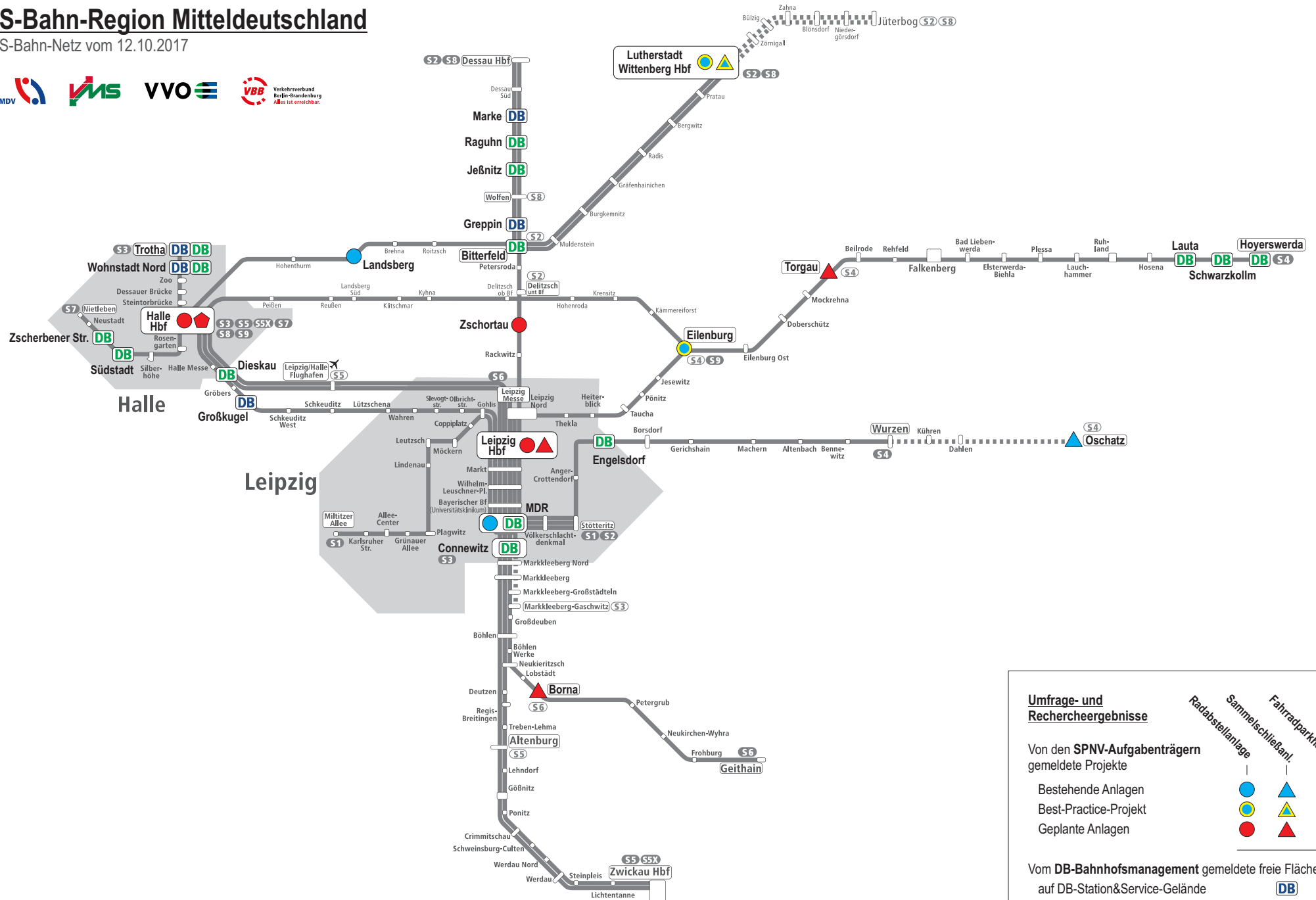
S-Bahn-Netz vom 10.12.2017





S-Bahn-Region Mitteldeutschland

S-Bahn-Netz vom 12.10.2017



Umfrage- und Rechercheergebnisse

Von den **SPNV-Aufgabenträgern** gemeldete Projekte

Bestehende Anlagen	●	▲	◆
Best-Practice-Projekt	●	▲	◆
Geplante Anlagen	●	▲	◆

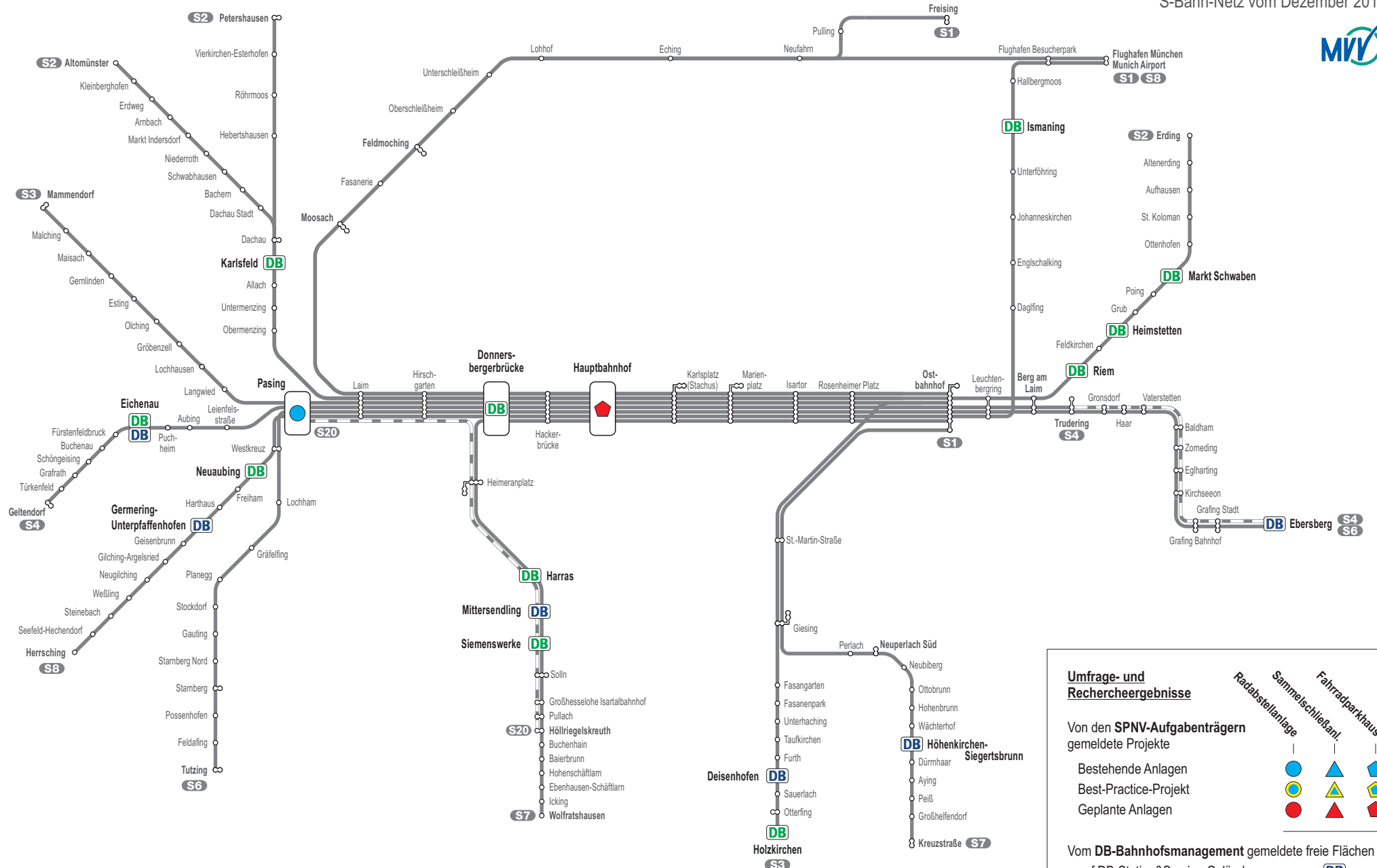
Vom **DB-Bahnhofsmanagement** gemeldete freie Flächen

auf DB-Station&Service-Gelände	DB
auf DB-Gelände allgemein (Netze etc.)	DB

Radabstellanlage
Sammel-schließanlage
Fahrradparkhaus

S-Bahn-Region München

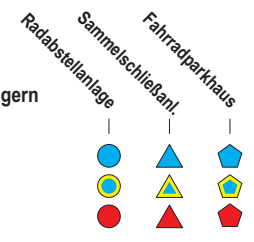
S-Bahn-Netz vom Dezember 2017



Umfrage- und Rechercheergebnisse

Von den SPNV-Aufgabenträgern gemeldete Projekte

- Bestehende Anlagen
- Best-Practice-Projekt
- Geplante Anlagen



Vom DB-Bahnhofsmanagement gemeldete freie Flächen

- auf DB-Station&Service-Gelände
- auf DB-Gelände allgemein (Netze etc.)

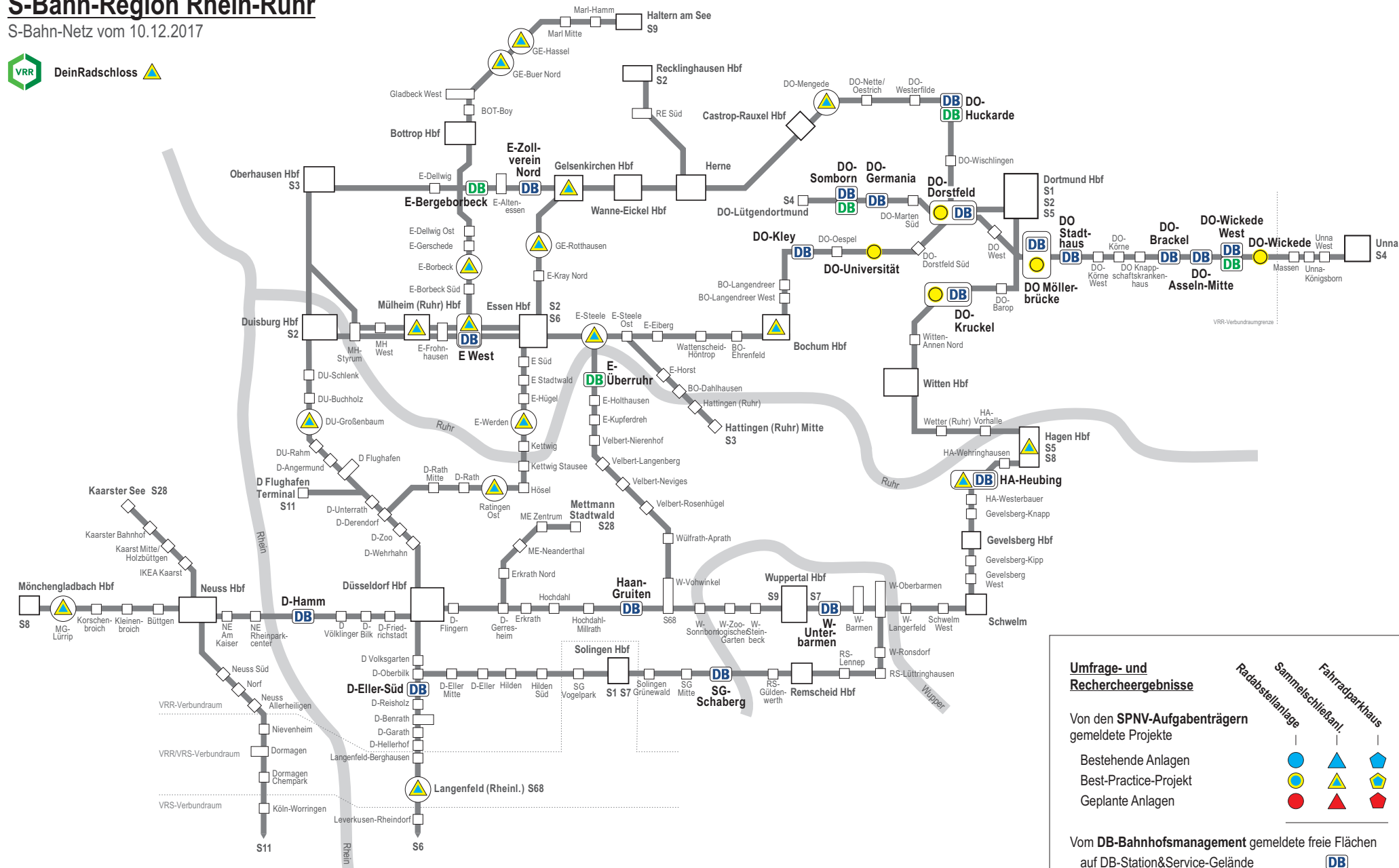


S-Bahn-Region Rhein-Ruhr

S-Bahn-Netz vom 10.12.2017



DeinRadschloss

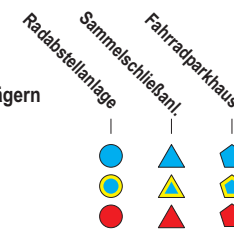


Anschluss S-Bahn-Region Rhein-Sieg

Umfrage- und Rechercheergebnisse

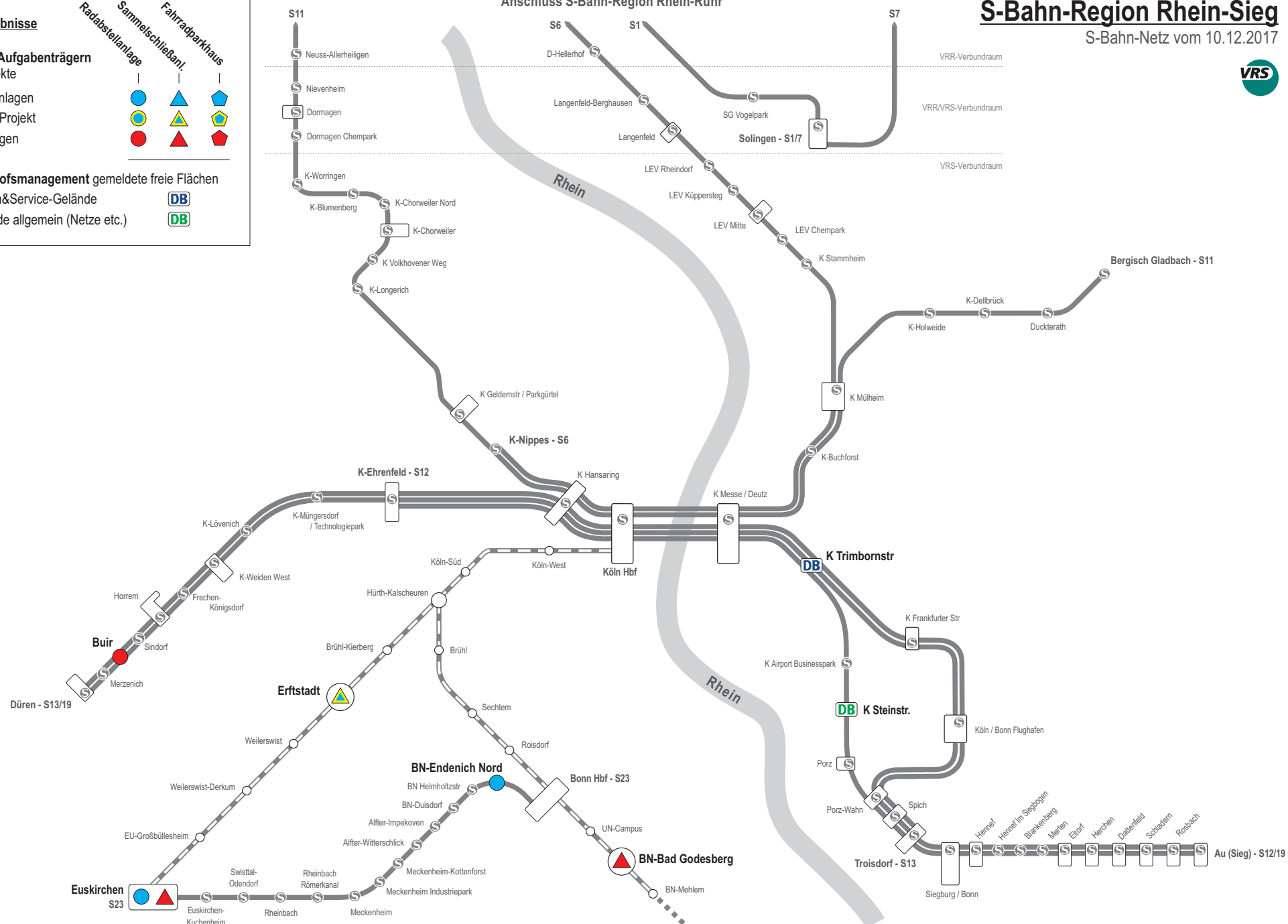
Von den SPNV-Aufgabenträgern gemeldete Projekte

- Bestehende Anlagen
- Best-Practice-Projekt
- Geplante Anlagen



Vom DB-Bahnhofsmanagement gemeldete freie Flächen
auf DB-Station&Service-Gelände
auf DB-Gelände allgemein (Netze etc.)

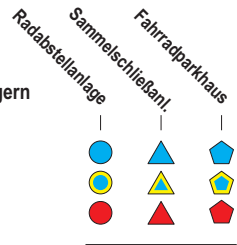
Bahnhöfe mit Bedarf laut Stadt Dortmund



Umfrage- und Rechercheergebnisse

Von den **SPNV-Aufgabenträgern**
gemeldete Projekte

- Bestehende Anlagen
- Best-Practice-Projekt
- Geplante Anlagen



Vom **DB-Bahnhofsmanagement** gemeldete freie Flächen
auf DB-Station&Service-Gelände **DB**
auf DB-Gelände allgemein (Netze etc.) **DB**

S-Bahn-Region Stuttgart

S-Bahn-Netz vom Dezember 2017



Teil 1- Anhang

5. Förderprogramme Fahrradparken

Förderprogramme auf Bundesebene

Programm/Vereinbarung Fördermittelgeber	Förderquote	max. Fördersumme	Ko-Finanzierung	Zeitraum	Zielstellungen Förderprogramm	Förderbedingungen	Prozess der Antragsstellung
Kommunalrichtlinie - Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) Fassung bis 31.12.2018	50 - 90%	Maximale Zuwendung zwischen 10.000 und 40.000 €	n.a.	2016 - 2019	• Erhöhung Radverkehrsanteil --> somit Minderung von Treibhausgasemissionen • Finanzierung u.a. der Errichtung von Fahrradstationen; mit deutlicher Einschränkung: Abstellanlagen, Projektbestandteil	• Voraussetzung: Bei der Errichtung von Radabstellanlagen müssen die Hinweise der FGSV zum Fahrradparken oder der Technischen Richtlinie 6102-0911 des Allgemeinen Fahrrad-Clubs e.V. berücksichtigt werden • Die Maßnahmen dürfen nicht zur Verschlechterung der Fußverkehrsqualität führen (z. B. Verringerung der Gehwegbreiten)	• Antragsberechtigt: Kommunen & Zusammenschlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind • Klimaschutz & nachhaltige Mobilität - gefördert werden bauliche und infrastrukturelle Investitionen in den mehreren Bereichen, u. a. Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen bzw. dem öffentlichen Verkehr sowie auf grundstückszugehörigen Außenflächen • Antragstellung bei Projektträger Jülich (PtJ) , Anträge auf Zuwendung über das Portal zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes ("easy-online")
Kommunalrichtlinie - Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU) Neufassung zum 01.01.2019	bis max. 50% (Ausnahme: höhere Förderung bei finanzschwachen Kommunen)	Maximale Zuwendung zwischen 10.000 und 350.000 €	möglich	2019 - 2022	• Erhöhung des Fahrradverkehrs • Reduzierung der Treibhausgasemissionen • Förderung frei zugänglicher Fahrradabstellanlagen • Förderung kostenpflichtiger Fahrradparkhäuser	• Voraussetzung: Bei der Errichtung von Radabstellanlagen müssen die Hinweise der FGSV zum Fahrradparken oder der Technischen Richtlinie 6102-0911 des Allgemeinen Fahrrad-Clubs e.V. berücksichtigt werden • Die Maßnahmen dürfen nicht zur Verschlechterung der Fußverkehrsqualität führen (z. B. Verringerung der Gehwegbreiten)	• Antragstellung bei Projektträger Jülich (PtJ) • Anträge auf Zuwendung über das Portal zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes ("easy-online") • Antragsfristen: 01.01. bis 31.03. und 01.07. bis 30.09.

Förderprogramme auf Landesebene (I)

Programm/Vereinbarung	Förderquote / Fördermittelgeber	Gesamtfördervolumen bzw. max. Fördersumme	Förderfähige Kosten	Ko-Finanzierung	Förderbedingungen	Prozess der Antragsstellung
Keine Förderprogramme in Stadtstaaten, da hier Landesverwaltung und kommunale Verwaltung identisch sind und die Finanzierung somit direkt über den Haushalt erfolgt / erfolgen kann.	InfraVelo (Eigentümer Land Berlin, Übernahme B+R von S-Bahn und Ausbauprogramm); Finanzierung erfolgt direkt über Landesmittel.	/	/	/	/	/
Richtlinie Verkehrsinfrastruktur Sachsen	75% der nachgew. förderfähigen Kosten - Planungskosten bis 15% der Gesamtkosten - Grunderwerb bis 10% der Gesamtkosten	/	- Planungskosten - Grunderwerbskosten	• n.a.	- Signifikante Reduzierung CO² Emissionen - Nachrangig gegenüber gleichartiger nationaler Förderung	- Formale Antragstellung beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr - Nachweis über erwartete CO² Einsparungen ist zu führen
Richtlinie ÖPNV Sachsen	• üblich 75%, in Ausnahmefällen 90%	/	- Neu- & Ausbau Infrastruktur - Investitionsvorbereitende Maßnahmen (Studien) - Planungsleistungen	• Möglich, muss angegeben werden (Doppelförderung ist zu vermeiden)	- Nachweis über ÖPNV-Verbesserung - Beachtung der Landesverkehrsplanung - Kommunen: Anzeige bei der rechts Aufsichtsbehörde am 01.12. im Jahr vor Vorhabensbeginn	/
Keine Förderprogramme in Stadtstaaten, da hier Landesverwaltung und kommunale Verwaltung identisch sind und die Finanzierung somit direkt über den Haushalt erfolgt / erfolgen kann.	/	/	/	/	/	/
LGvFG Baden-Württemberg	- Festbetragsförderung: für Abstellanlagen zw. 120 € und 1500 € pro Stellplatz - Zuwendung beträgt maximal bis zu 50% v. H. zuwendungsfähiger Kosten. 75% in Ausnahmefällen als Einzelfallentscheidung.	• Im Rahmen bestehender HH Mittel	• Baukosten Infrastruktur (Neu-, Ausb., Umbau)	- Doppelförderung ist auszuschließen - Kombination von Bundes- und Landesmitteln (LGvFG) in voller Höhe möglich seit 06/2019 - Ergänzende Förderung anderer Zuwendungsgeber ist im Einzelfall zulässig	- Nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nötig - In einem Generalverkehrsplan oder gleichwertigem Plan vorgesehen - Mit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt - Entspricht Anforderungen der Barrierefreiheit - Aufnahme in Landesprogramm	- Programmaufnahme am 30.09. des Vorjahres anmelden - Einreichung des förmlichen Antrags beim Regierungspräsidium 6 Monate nach Genehmigung ist das Vorhaben zur Bewilligung dem Regierungspräsidium vorzulegen - Innerhalb eines Jahres nach Bewilligung ist der Bau zu beginnen - Seit 06/2019 werden auch unterjährige Förderanträge zu Fahrradabstellanlagen bewilligt
Regionalprogramm Stuttgart - Aufruf Modellregion Nachhaltige Mobilität für Kommunen + intermodale Mobilitätspunkte	• VRS und Wirtschaftsförderung Stuttgart	• 780.000 € für aktuelle Ausschreibungsrunde Projektstart 2020 offen	- Investitionskosten - Sach- und Betriebskosten	- Kofinanzierungsmodell liegt hier vor (Förderung aus EU-Mitteln EFRE "RegioWIN" und Landesmitteln sowie aus eigenen Mitteln des VRS) - Keine Bundesmittel involviert	- Vorlage eines ganzheitlichen, innovativen Mobilitätskonzeptes innerhalb Region Stuttgart - Starker regionaler Bezug und interkommunale Wirksamkeit - Hoher Innovationsgrad - Beitrag zum Klimaschutz - Kurzfristige Umsetzbarkeit der Maßnahmen	- Bewerbung mittels Mobilitätskonzept - Entscheidung innerhalb weniger Monate
Bayrisches GVFG	• 50% GVFG und 25% aus Sonderprogramm bestätigt	- Im Rahmen bestehender HH Mittel (> 25 Mio. € spezielle Nachweise notw.) - n.a., liegen aber vmtl. unter Höchstsätzen des Stmb	- Infrastruktur: Baukosten - Planungskosten eingeschränkt - Gestehungskosten Grunderwerb - Baunebenkosten	- Unter Auflagen möglich, max. Höhe kombinierter Förderung 90% - Auf "angemessenen" Eigenanteil ist zu achten	- Nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nötig - In einem Generalverkehrsplan oder gleichwertigem Plan vorgesehen - Mit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt - Entspricht Anforderungen der Barrierefreiheit	- Einreichung bei der zuständigen Regionalregierung - Diese leitet weiter an IM und FM, bei Gegebenheit an Bund für Aufnahme in GVFG Bundesprogramm - Zuwendungen für die Folgejahre sind jeweils bis zum 01.12. des Vorjahres bei der zuständigen Regierung zu beantragen
Sonderregelung - Aufstockung Bundesfördermittel durch Landesmittel der Stmb	• Bis zu 85% (Aufstockung 40% Bundesmittel mit bis zu 45% Landesmittel)	• n.a., liegen lt. Annahmen über Höchstsätzen des GVFG	/	- Ist gewünscht und liegt in diesem Fall vor (Land + Bund) - Kofinanzierungsschreiben des Stmb an Kommunen - Eigenanteil muss aber zwangsläufig mind. 15% betragen	/	/

Förderprogramme auf Landesebene (II)

Programm/Vereinbarung	Förderquote / Fördermittelgeber	Gesamtfördervolumen bzw. max. Fördersumme	Förderfähige Kosten	Ko-Finanzierung	Förderbedingungen	Prozess der Antragsstellung
Verwaltungsvorschrift ÖPNV Gesetz Nordrhein-Westfalen (§12 ÖPNVG NRW)	• Bis zu 90 %, im begründeten Ausnahmefall mehr • Festbetragsförderung: für Abstellanlagen zw. 500 € und 1500 € pro Stellplatz	• 150 Mio. € pro Jahr für ÖPNV - Invest.kosten	• Infrastrukturelle Invest., Neu- und Ausbau	• Regionalisierungsmittel und GVFG Mittel können ergänzend beantragt werden	• Verbesserung Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden • Zweckbindungsfrist i. d. F. 20 Jahre • In Höchstsätzen pro Stellplatz sind Kosten für Bau- & Materialausgaben berücksichtigt, Grunderwerbskosten nicht. • Witterungsschutz und Diebstahlsicherung sind hierbei zu gewährleisten.	• Zweckverbände erhalten jeweils einen festgelegten Prozentsatz der Projektschritte, die sie zur Förderung der Projekte weiterreichen können. Förmliche Anträge sind nicht erforderlich.
Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah)	• i. d. R. Anteilsfinanzierung, 80% • Fahrradstationen und Fahrradabstellanlagen über Festbetragsfinanzierung	/	• Investitionen • Grunderwerb	• möglich • Eigenanteil muss mind. 10% ausmachen	• Finanzierung Eigenanteil muss gesichert sein • Vorliegen eines uneingeschränkten Baurechts • Grunderwerb ist gesichert • 10 Jahre Zweckbindungsfrist bei Fahrradabstellanlagen	• Förmlicher Antrag 5 Jahre im Voraus bis zum 1. Juni des dem vorgesehenen Maßnahmenbeginns
GVFG Hessen	• 75%		• Baukosten • Gestehtungskosten • Grunderwerb	• Kofinanzierung mit FAG-Mitteln im Einzelfall auf Antrag zulässig, wenn die Finanzierung des Vorhabens sonst nicht gewährleistet werden kann	• Vorhaben nach Art und Umfang dringend erforderlich • Vorhaben in einem Generalverkehrsplan oder gleichwertigem Plan vorgesehen • Auftragsvergabe kann spätestens 4 Monate nach Beginn der Maßnahme beginnen	• Förmlicher Antrag auf Aufnahme in 5-Jahres-Plan bis spätestens zum 10.08. des Jahres vor Baubeginn • Förmlicher Antrag auf Auszahlung der Fördermittel
Förderrichtlinie Nahmobilität Hessen (Hessen Mobil)	• In der Regel 70 % (+/- 10% je nach Einzelfall) • Festbetragsförderung zw. 1.000 € und 1.750 € pro Stellplatz	• Im Rahmen bestehender HH Mittel über Anteilsfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss zu zuzuschüssenden Ausgaben	• Studien- und Planungskosten • Öffentlichkeitsarbeit • Bau- und Ausbaukosten	• Möglich, soweit Mindestanteil des Zuwendungsempfängers 10% • Kofinanzierung von Maßnahmen, die mit GVFG-Kompensationsmitteln gefördert werden, ist nur ausnahmsweise und nachrangig zu anderen Fördergegenständen möglich. D. h. GVFG-Kompensations-mittel sind vorrangig zu verwenden soweit welche zur Verfügung stehen.	• Abgegrenztes Projekt, nicht Teil eines anderen Vorhabens • In der Landesplanung berücksichtigt • Aktuelle B+R-Standards wie barrierefreier Zugang, Überdachung und ausreichender Bügelabstand. • Mit Durchführung des Projektes darf noch nicht begonnen worden sein. • Stellplätze müssen mindestens 15 Jahre in Betrieb sein.	• Bewilligungsstelle ist Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement • Förmliche Antragstellung jederzeit möglich (einstufiger Prozess) • Bewilligungszeitraum ist 4 Jahre • 4 Stichtage jährlich zum Einreichen der Anträge
Richtlinie zur Umsetzung des GVFG im Saarland	• 75%		• Bau und Beschaffung	• n.a. • Doppelförderung ausgeschlossen	• Aufgenommen in Landesverkehrsplan • Bestandteil eines Förderprogramms • Erforderlich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	• Beantragung beim Landesministerium für Wirtschaft und Wissenschaft zum 31.10. im Jahr vor Projektbeginn • Alle Unterlagen zur Prüfung und Bewilligung beifügen • Stellungnahme der Behindertenbeauftragten beifügen
Förderung des ÖPNV RLP	• 75%	• Im Rahmen bestehender HH Mittel	• Unmittelbare Baukosten • Gestehtungskosten • Grunderwerb	• n.a.	• Nach Art und Umfang dringend erforderlich • Mit anderen städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen abgestimmt • In Generalverkehrsplan oder gleichwertig vorgesehen	• Förmliche Antragstellung bis 30.09. des Vorjahres • Stellungnahme des Aufgabenträgers

Förderprogramme auf Landesebene (III)

Programm/Vereinbarung	Förderquote / Fördermittelgeber	Gesamtfördervolumen bzw. max. Fördersumme	Förderfähige Kosten	Ko-Finanzierung	Förderbedingungen	Prozess der Antragsstellung
Investitionsrichtlinie Thüringen (ÖPNV- Investitionsprogramm und Radverkehrskonzept bis 2030)	• 75% • 80% bei kommunalen Gebietskörperschaften	/	• Neu- und Ausbau	• Unter Auflagen möglich, jedoch darf Eigenanteil nicht durch Fördermittel gedeckt werden	• Im Investitionsplan des Aufgabenträgers vorgesehen • Mit Fördervorhaben weiterer Zuwendungsgeber abgestimmt	• Anmeldung beim Aufgabenträger • Förmliche Antragstellung beim Ministerium
Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des kommunalen Infrastrukturprogramms (Anlage 2: ÖPNV Invest) Brandenburg	• bis zu 90% • Festbetragsförderung: zw. 1.100 € und 3.000 € pro Stellplatz	/	• Baukosten • Planungskosten eingeschränkt	• Möglich, darf nicht die Gesamtkosten übersteigen	• Aufnahme in 5-Jahresprogramm • entspricht dem integrierten Verkehrskonzept und dem • Landesnahverkehrsplan • stärkt regionale Wachstumskerne • berücksichtigt integriertes Stadtentwicklungskonzept	• Antragstellung 5 Jahre im Voraus, spätestens zum 01.01. des Vorjahres • Förmlicher Zuwendungsantrag beim Landesministerium
Richtlinie Mobilität Brandenburg	• Grundsätzlich 80% • Festbetragsförderung zw. 900 € und 2.500 € pro Stellplatz	/	• Baukosten • eingeschränkt: Forschung • Grunderwerb bis 10% der Gesamtförderung	• Eigenmittel können durch Dritte gestellt werden	• Signifikanter Beitrag zur CO² Reduzierung • Beitrag zur Erreichung der Energiestrategie • Multimodaler Ansatz • sowie 3 der folgenden Aspekte: 1. Einklang mit der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2. Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstätten sowie von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen 3. Verbesserung der Nutzungsbedingungen der Verkehrsträger 4. Erhöhung der Verkehrssicherheit 5. Stärkung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fußgänger- und Fahrradverkehr 6. Beitrag zum Querschnittsziel der Nachhaltigkeit	• Antrag auf Förderung bei der Investitionsbank Brandenburg. • Diese prüft in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden
Schnittstellenprogramm Sachsen-Anhalt	• 75%	• Im Rahmen bestehender HH-Mittel	• Grunderwerbskosten • Planungskosten eingeschränkt • Baukosten	• Einzelfallentscheidung des zuständigen Ministeriums • maximal 90%	• Nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nötig • In einem Generalverkehrsplan oder gleichwertigem Plan vorgesehen • Mit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt • Entspricht den Anforderungen der Barrierefreiheit • Aufnahme in Landesprogramm	• Bewilligungsbehörde ist die NASA
Richtlinie zur Förderung nachhaltiger Mobilität - Radverkehrsanlagen und -infrastruktur	• 90%	/	• Bauausgaben • Grunderwerb • Planungsausgaben sowie Ausgaben für Bauleitung, Bauüberwachung und Ausgaben aufgrund behördlicher Anordnung	• Doppelförderung und Kumulierung mit anderen Fördermitteln nicht zulässig	• Mit Durchführung des Vorhabens noch nicht begonnen • Gesamtfinanzierung muss gesichert sein • signifikanter Beitrag zu Klimaschutzziele • 10 Jahre Zweckbindungsfrist	• Antragstellung bei Landesverwaltungsamt bis zum 31.3 jeden Jahres • Bedarfsnachweis erforderlich (z. B. nach ERA oder durch Radverkehrsplan)
Kommunale Straßenbaurichtlinie MV	• 75%	/	• Alle Kosten zur betriebsfertigen und verkehrssicheren Herstellung des Vorhabens	• Kombination nach vorheriger Absprache zulässig	• Nach Art und Umfang dringend erforderlich • Berücksichtigen Ziele der Raumordnung und Landesplanung • mit anderen städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen abgestimmt • In Verkehrsplan oder gleichwertig vorgesehen	• 1. Stufe: Aufnahme in das Förderprogramm "Kommunaler Straßenbau" 5 Jahre vor Baubeginn, spätestens zum 31. Januar im Jahr vor Baubeginn • 2. Stufe: Beantragung der Mittel bis 31.07. im Jahr vor Baubeginn
Richtlinie für Investitionen in den ÖPNV MV	• 75%	/	• Baukosten	• n.a.	• Entspricht den Zielen • Widerspricht nicht den ÖPNV-Landesplänen	• Förmliche Antragstellung mit Formblatt beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern • Antrag bis zum 30.03. des Jahres vor Projektbeginn

Förderprogramme auf Landesebene (IV)

Programm/Vereinbarung	Förderquote / Fördermittelgeber	Gesamtfördervolumen bzw. max. Fördersumme	Förderfähige Kosten	Ko-Finanzierung	Förderbedingungen	Prozess der Antragsstellung
Niedersächsisches GVFG	• 75%	• 150 Mio. €	• Baukosten • Gestehungskosten • Grunderwerb	• n.a. • lt. RVB-Website in Verbindung mit Kommunalrichtlinie möglich (12,5% Eigenanteil verbleiben b. Kommune)	• Nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder des Lärmschutzes nötig • In einem Generalverkehrsplan oder gleichwertig vorgesehen • Mit zusammenhängenden städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt • Entspricht den Anforderungen der Barrierefreiheit • Aufnahme in Landesprogramm	• Antragstellung frühzeitig formgerecht bei der LNVG
Keine Förderprogramme in Stadtstaaten, da hier Landesverwaltung und kommunale Verwaltung identisch sind und die Finanzierung somit direkt über den Haushalt erfolgt / erfolgen kann.	/	/	/	/	/	/
Bike + Ride Offensive Schleswig-Holstein (Verwendung GVFG Mittel) (in der Vergangenheit Sonderförderung) (sowie GVFG 80%)	• 75%	• Im Rahmen bestehender HH Mittel	• Bau- & Ausbaukosten • Planungskosten eingeschränkt	• In Metropolregion HH KoFinanzierung aus Förderfond Nord (max. 50% des Eigenanteils)	• Projekt ist nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nötig • Projekt ist in einem Generalverkehrsplan oder gleichwertigem Plan vorgesehen • Mit zusammenhängenden Städtebaulichen Maßnahmen abgestimmt • Entspricht den Anforderungen der Barrierefreiheit • Aufnahme in Landesprogramm	• Beantragung der Aufnahme in Förderprogramm • Anschließend Beantragung der Freigabe der Mittel • Zuständige Behörde ist die NAH.SA

Vereinbarungen

Programm/Vereinbarung	Fördersummengeber	Gesamtfördersumme/-volumen	Ko-Finanzierung	Zeitraum	Inhalte / Zielstellung des Förderprogramms	Förderbedingungen
Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) aktuell: LuFV II, ab 2020 LuFV III	Bund (BMVI) Länder	ca. 20 - 28 Milliarden Euro	Bund EIU	LuFV II 2015 - 2019	• Regelt Ersatzinvestitionen • Zentrales Instrument zur Finanzierung von Investitionen zum Erhalt des Bestandsnetzes • Ersatz, Erhalt und Modernisierung des bestehenden Schienennetzes einschließlich der Verkehrsstationen • Aus- und Umbau größerer Bahnhöfe • Zusatzfinanzierung neben Bundesmitteln - Finanzierungskreislauf: Mittel, bei dem die von den EIU erwirtschafteten Beträge als Dividende an den Bund ausgeschüttet und vom Bund für Investitionen in die bestehenden Schienennetze zur Verfügung gestellt werden + Bedarfsplaninvestitionen in das Bestandsnetz + jährlich 100 Mio. Euro Eigenmittel der EIU	• EIU müssen während Vertragslaufzeit insg. mind. 8,0 Mrd. € für Instandhaltung der Schienennetze aufwenden • EIU: Abgabe Qualitätsversprechen für gesamtes Netz • Verpflichtung EIU: Ersatzinvestitionen in Schienennetze in vereinbarter Höhe, Mindestinstandhaltungsbeitrag leisten, Eigenbeiträgeinsatz, Erhalt der Schienennetze in hoher Qualität
Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) Barrierefreiheit	Bund (BMVI) Länder	160 Millionen Euro	50% Bund (80 Mio. €) 50% Länder (80 Mio. €)	2016 - 2020	• Zwischen 2016 und 2020 werden ca. 130 kleine Verkehrsstationen barrierefrei ausgebaut • Sammelvereinbarung SV Nr. 44/2016 zur Finanzierung von Barrierefreiheit im Rahmen des ZIP (bundesweit gültiger Vertrag zwischen dem Bund, der DB S&S AG und der DB Netz AG zur Finanzierung des Bundes sowie zu den Genehmigungsmodalitäten)	• weniger als 1000 Ein- und Aussteiger pro Tag an der Station / Stationen • in der Nähe von Bedarfsschwerpunkten, wie Seniorenheime od. Werkstätten für Menschen mit Behinderung