



Beratungsangebot zur Förderrichtlinie Nahmobilität

Abschlussbericht

Dezember 2023



Impressum

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Im Auftrag

des Ministeriums für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen

Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf

Ansprechperson:
Philipp Mandel
Tel.: 0211 45 66 506
E-Mail: philipp.mandel@munv.nrw.de

Bearbeitet von

NRW.URBAN GmbH & Co KG
Revierstraße 3
44379 Dortmund

Tel. 0211 54238-0
E-Mail: info@nrw-urban.de
www.nrw-urban.de

Ansprechperson:
Nadine Steffens
Tel.: 0231 4341-237
E-Mail: nadine.steffens@nrw-urban.de

Titelbild:
RS 1 Essen Niederfeldsee
Bild: Stefan Klink, 2020

Dortmund, Dezember 2023



Inhalt

1. Hintergrund und Auftrag	06
2. Übersicht zum Beratungsangebot	08
2.1 Beratene Städte und Gemeinden	08
2.2 Offene Sprechstunden	09
2.3 Ablauf Auftaktgespräche	10
2.4 FAQ	11
2.5 Weiterführende Beratung und Unterstützung	
Antragstellung	11
2.6 Monitoring und Umfrage	11

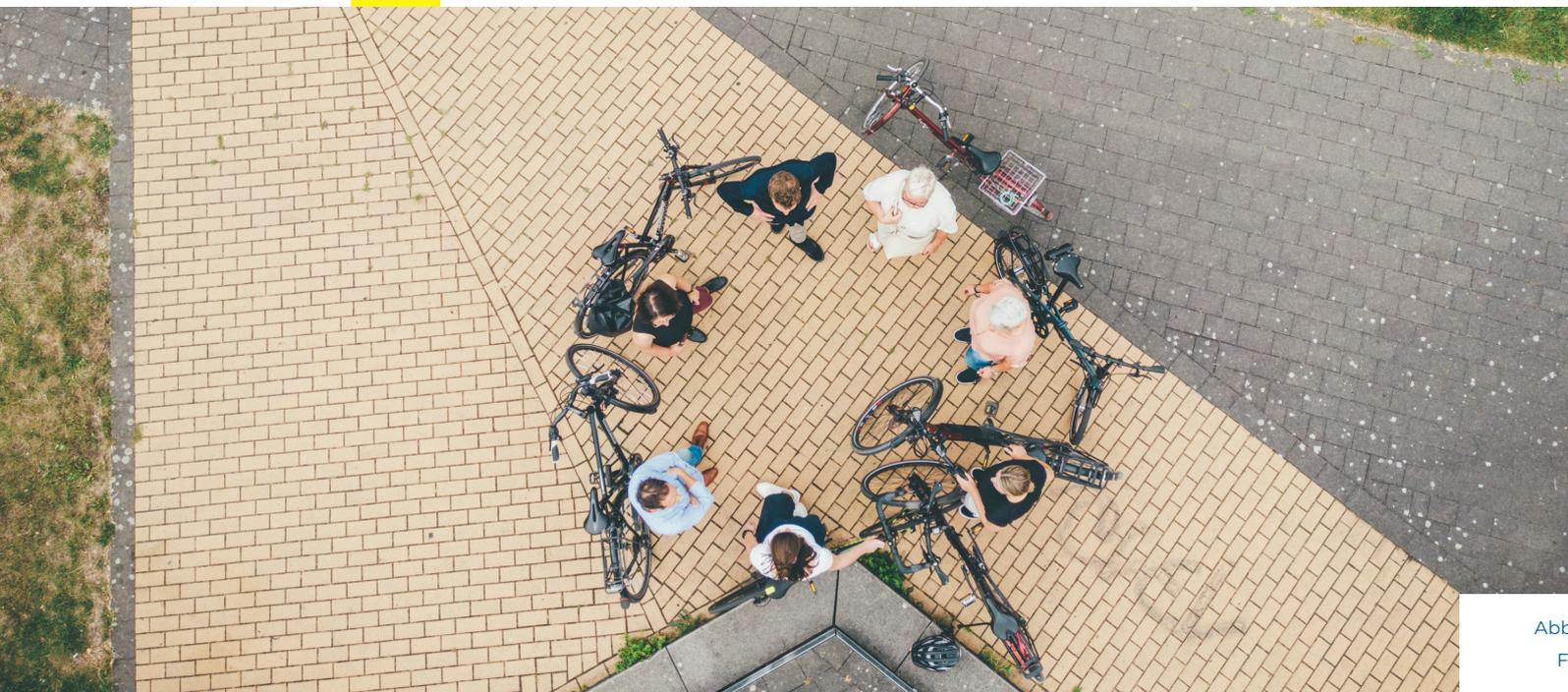




Abb. 2: Wülfrath Niederbergbahn.
Foto: Stefan Klink

3. Analyse	12
3.1 Gesamtüberblick Vorhaben zur Förderung der Nahmobilität	12
3.2 Zeithorizont der Maßnahmen	13
3.3 Kategorisierung der Maßnahmen.....	14
3.4 Kategorisierung der Förderanträge.....	15
3.5 Hemmnisse bei der Antragsstellung.....	16
3.6 Mobilitätskonzepte	17
4. Anregungen und Empfehlungen	18
5. Ausblick	20
Anhang	21





1. Hintergrund und Auftrag

Das Zukunftsbild des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) beinhaltet eine umweltfreundliche, komfortable und sichere Mobilität. Die Landesregierung sieht in der Nahmobilität den Grundbaustein für eine effiziente, gesunde, klima- und ressourcenschonende sowie bezahlbare Mobilität für alle Menschen. Die Nahmobilität stellt dabei eine unabdingbare Voraussetzung für ein gesundes und urbanes Leben in der Zukunftsgesellschaft dar. Vor diesem Hintergrund hat NRW im Jahr 2021 als erstes Flächenland mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) ein eigenes Gesetz zur Verbesserung des Radverkehrs sowie weiterer Formen der Nahmobilität verabschiedet. Ziel des Gesetzes ist ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modal Split der Gesamtheit der Wege.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird eine flächendeckend qualitativ hochwertige Verkehrsinfrastruktur für die Nahmobilität benötigt. Eine entscheidende Rolle kommt dabei den Kommunen zu. Daher stellt die Landesregierung hohe Fördersummen für die Kommunen, Kreise und Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung zur

Verfügung. Eine der Förderrichtlinien ist die Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV). Die seit 2014 bestehende Richtlinie wird in regelmäßigen – nicht definierten – Abständen aktualisiert. Bis 2021 haben rund 240 von 427 Kommunen die Förderung in Anspruch genommen. Zukünftig soll zum Zweck des flächendeckend qualitativ hochwertigen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur neben der Akzeptanz des Förderprogramms insbesondere auch der Mittelabruf von Städten und Gemeinden gesteigert werden. Dem Aktionsplan des Landes NRW zum FaNaG zufolge, soll dies u.a. durch ein niedrigschwelliges Beratungs- und Unterstützungsangebot der Landesregierung an ausgewählte Kommunen erreicht werden. Die Landesregierung hat in dem Zusammenhang NRW.URBAN als Kooperationspartner eingebunden.

NRW.URBAN ist ein hundertprozentiges Beteiligungsunternehmen des Landes und derzeit in über 300 Städten, Gemeinden und Kreisen in Nordrhein-Westfalen tätig.



Als verlässlicher Partner der Kommunen in der Stadtentwicklung verfügt NRW.URBAN über vielfältige Expertise in für den flächendeckenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur relevanten Bereichen wie Projektmanagement und Verkehrsinfrastrukturplanung. Darüber hinaus kann NRW.URBAN, neben seinem bestehenden Netzwerk, auf Know-How im Umgang mit Fördersystematiken und der Vermittlung von Programmstrukturen zurückgreifen.

Das für die Kommunen kostenlose Beratungs- und Unterstützungsangebot beinhaltet neben Erstgesprächen vor Ort, bei denen die Förderprogrammatische vorgestellt wird, auch die Beratung zu möglichen Vorhaben und deren Vorstellung im Verwaltungsvorstand sowie in politischen Gremien. Außerdem ist eine konkrete Unterstützung bei der inhaltlichen Erarbeitung und Stellung von Förderanträgen Bestandteil des landesseitigen Angebots an die Kommunen. Begleitend dazu dokumentiert NRW.URBAN die geführten Gespräche und wertet diese aus. Außerdem wird das MUNV bei der Entwicklung weiterer Angebote im Rad- und Fußverkehr unterstützt. Der hier vorliegende Abschlussbericht dient der Gesamtdokumentation aller Leistungen von NRW.URBAN in den Jahren 2022 und 2023.

INFO **Förderung**

Was wird gefördert?

Es werden Zuschüsse bis zu 95 % der förderfähigen Ausgaben gewährt für Radverkehrsanlagen, Radvorrangrouten, Radverkehrsmarkierungen, Radwegweisungen, Radschnellwegbau, Fußverkehrsanlagen, grundhafte Sanierung der Nahmobilität, Fahrradstationen, Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum, Maßnahmen der AGFS wie Öffentlichkeitsarbeit, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr.

Wer kann eine Förderung beantragen?

Kommunen und Kommunalverbände, privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung, sonstige kommunale Zusammenschlüsse in der Form von Vereinen, Stiftungen oder ähnliche Institutionen des Privatrechts

Woher kommen die Mittel?

Fördergeldgeber ist das Land Nordrhein-Westfalen, das auch die Finanzhilfen des Bundes (überwiegend aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“) für Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen erhält.

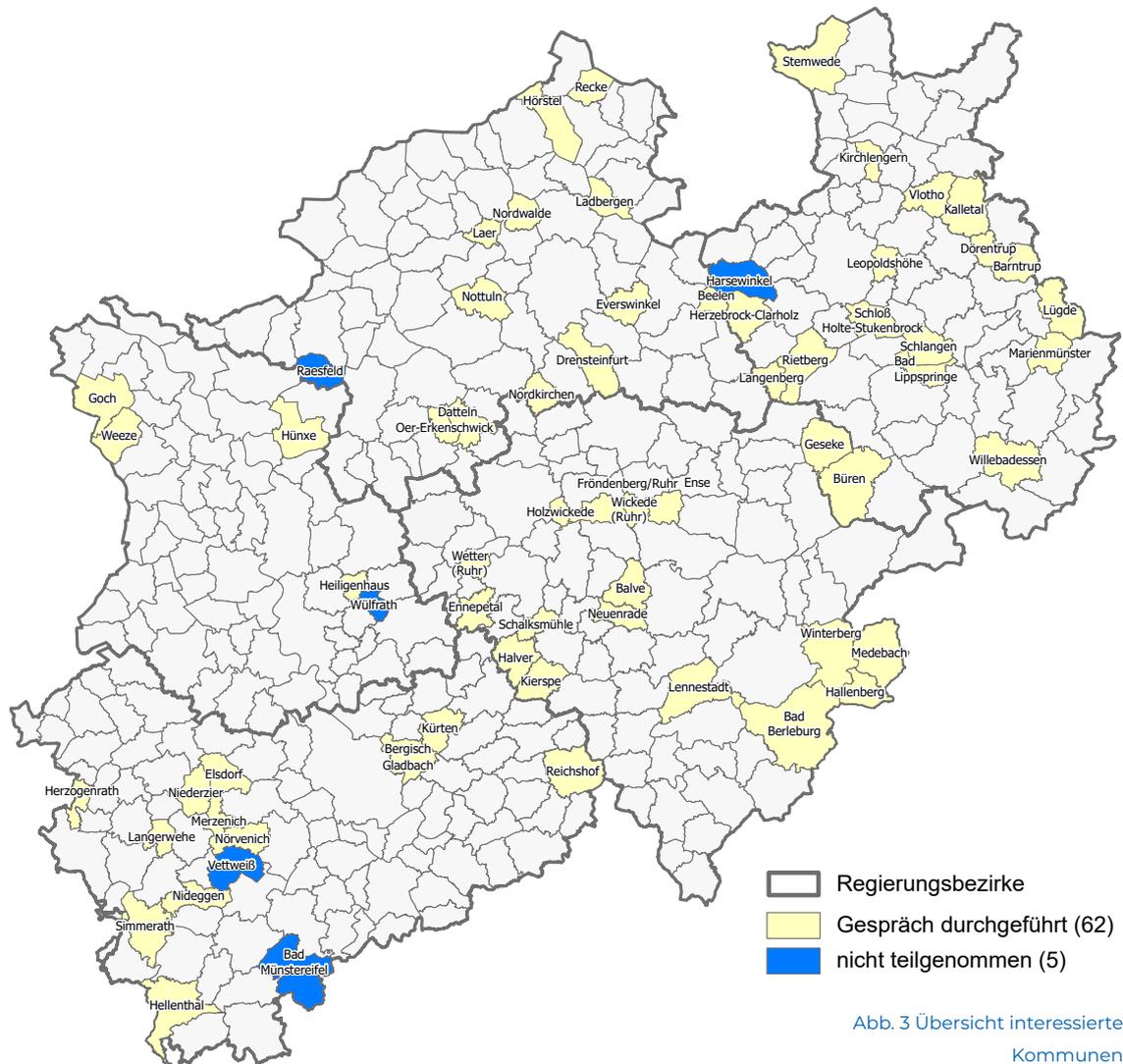


2. Übersicht zum Beratungsangebot

2.1 Beratene Städte und Gemeinden

Insgesamt 186 Städte und Gemeinden, die in den vergangenen zwei Amtsperioden bis einschließlich Januar 2022 keine Fördermittel im Rahmen der FöRi-Nah in Anspruch genommen hatten, erhielten im Frühjahr 2022 das Beratungs- und Unterstützungsangebot von Verkehrsministerin Ina Brandes. 67 dieser Kommunen haben daraufhin

ihr Interesse bekundet und wurden von NRW.URBAN schriftlich sowie telefonisch zur Terminvereinbarung kontaktiert. Im Zeitraum von August 2022 bis Mai 2023 wurde die Förderprogrammatische in 62 Städten und Gemeinden aus ganz NRW in Auftaktgesprächen vorgestellt¹. Davon wurden 60 vor Ort in den Kommunen und zwei digital durchgeführt. Eine Übersicht ist in Abbildung 3 und Anlage 1 dargestellt.



Ansprechpersonen seitens der Städte und Gemeinden waren, sofern diese Stellen in den Verwaltungen vorhanden waren, insbesondere Mobilitätsmanagerinnen und -manager sowie Radverkehrsbeauftragte. Darüber hinaus haben regelmäßig auch Abteilungsleiterinnen und -leiter und/oder Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Infrastruktur/Tiefbau, Stadtentwicklung sowie der Kämmerei an den Auftaktgesprächen teilgenommen. In ca. der Hälfte der beratenen Kommunen wurde die FöRi-Nah auch dem Verwaltungsvorstand vorgestellt.

2.2 Offene Sprechstunden

Im Vorfeld der Terminvereinbarungen und Auftaktgespräche haben am 06.07.2022 und 17.08.2022 zwei von NRW.URBAN durchgeführte digitale offene Sprechstunden stattgefunden. Ziel war es, den Städten und Gemeinden die Möglichkeit zu geben, sich vorab bei dem MUNV und dem Beratungsteam von NRW.URBAN über den Ablauf sowie den Inhalt des Beratungsangebots zu informieren. Insgesamt haben 35 Kommunen an den Sprechstunden teilgenommen.

FAKTEN UND ZAHLEN

Teilgenommene Kommunen 2014 bis 2021:	230
Zuwendungen 2017 bis 2021:	248.632.750,- €
Beauftragte Projekte 2017 bis 2021:	1.004

¹ Fünf Städte und Gemeinde haben im Nachgang ihr Interesse aus verschiedenen Gründen zurückgezogen.

2.3 Ablauf Auftaktgespräche

Im Auftaktgespräch wurde den Städten und Gemeinden eine Präsentation mit folgenden Inhalten vorgestellt:

1. Zwischenstand
2. Definition Nahmobilität
3. Nahmobilität im Alltag
4. Pro Klima und Gesundheit
5. Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah)
6. Voraussetzungen
7. Art, Umfang und Höhe
8. Verfahren
9. Beispiele
10. Unterstützung & Leistungen der NRW.URBAN
11. Kurzvorstellung NRW.URBAN
12. Kurzvorstellung Stadt/Gemeinde
13. Weiteres Vorgehen
14. Anhang/ Glossar

Die Musterpräsentation ist dem Bericht beigelegt (Anlage 2). Die Präsentation wurden den Ansprechpersonen bei den Kommunen eine Woche vor dem vereinbarten Gesprächstermin im Rahmen einer Terminerinnerung zur Verfügung gestellt und diente den Kommunen in der weiteren Bearbeitung der Förderanträge auch als Nachschlagewerk. Zur internen Vorbereitung seitens NRW.URBAN wurden zudem relevante Daten und Fakten zu den Kommunen in einem jeweiligen Datenblatt festgehalten (bspw. Bevölkerungszahl, Modal Split, bestehende Nahmobilitäts-

konzepte und aktuelle Berichte über Mobilitätsthemen). Außerdem wurde jeweils eine Übersichtskarte der öffentlich einsehbaren Radverkehrsnetze erstellt.

Die Gesprächsinhalte wurden in Abstimmung mit den jeweiligen Ansprechpersonen bei den Kommunen von NRW.URBAN in einem Dokumentationsblatt vermerkt. Sämtliche Gesprächsvermerke sind dem Bericht beigefügt (Anlage 3).

2.4 FAQ

Während der Auftaktgespräche sowie in der weiteren Beratung sind zahlreiche teils individuelle, teils sich ähnelnde Fragestellungen seitens der Kommunen aufgekommen. Diese betrafen von der Fördersystematik bis hin zu den technischen Anforderungen an die Infrastruktur sämtliche relevanten Themengebiete. 166 Fragen wurden mit Unterstützung der Bezirksregierungen und des MUNV beantwortet.

2.5 Weiterführende Beratung und Unterstützung Antragstellung

Die Städte und Gemeinden wurden von NRW.URBAN nach den Auftaktgesprächen weiterhin vielfältig beratend unterstützt. Je nach individuellem Bedarf wurden gemeinsam mögliche Maßnahmen priorisiert, weiterführende digitale Beratungstermine durchgeführt oder eine frühzeitige Abstimmung mit der jeweiligen Bezirksregierung organisiert und moderiert. Das Unterstützungsangebot umfasste außerdem die Prüfung der durch die Kommune vorbereiteten Antragsunterlagen, bevor diese offiziell eingereicht wurden.

Darüber hinaus stand NRW.URBAN den Kommunen für die Beantwortung weiterer Rückfragen oder für allgemeine Hinweise zur FöRi-Nah zur Verfügung.

2.6 Monitoring und Umfrage

Die in den Gesprächsvermerken festgehaltenen potenziellen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität wurden laufend zentral dokumentiert. Wenn im Laufe der weiterführenden Beratung weitere Maßnahmen diskutiert wurden, so wurden diese nachrichtlich in die Vermerke und das zentrale Monitoring aufgenommen. Ziel des Monitorings war neben der Vorbereitung der nachfolgenden Analyse die frühzeitige Identifikation vielversprechender Maßnahmen für einen kurzfristigen Förderantrag sowie deren enge Begleitung.

Zur Qualifizierung der Analyse diente außerdem eine ergänzende Online-Umfrage, die von NRW.URBAN über die Plattform Beteiligung.NRW durchgeführt wurde. Dabei wurden Anzahl und Kosten der eingereichten Förderanträge bzw. Hemmnisse bei nicht eingereichten Maßnahmen abgefragt. 45 der 62 beratenen Kommunen (ca. 73 Prozent) haben an der Umfrage teilgenommen. Die Umfrage lief vom 23.06.2023 bis zum 01.08.2023. Stichtag der sich nun anschließenden Analyse der Förderanträge und Maßnahmen ist somit August 2023.



3. Analyse

In diesem Kapitel erfolgt die Auswertung und Diskussion der identifizierten Maßnahmen². Die Analyse beruht auf den geführten Gesprächen und ist daher als subjektiv und nicht abschließend anzusehen.

3.1 Gesamtüberblick Vorhaben zur Förderung der Nahmobilität

Insgesamt wurden in den Kommunen	276	Vorhaben dokumentiert.
Davon sind	48 (17 %)	nicht förderfähig (s.u.).
Folglich wurden	228	grundsätzlich förderfähige Maßnahmen identifiziert.
Davon konnten bei	115 (50 %)	Maßnahmen keine Zeitschiene definiert werden.
Für	70 (31 %)	wurde dagegen eine Antragsstellung bis Ende 2023 oder früher als möglich eingeschätzt.
Insgesamt sind	23	eingereichte Förderanträge bis einschließlich Juni 2023 bekannt.

Vorhaben in den Kommunen, die grundsätzlich nicht über die FöRi-Nah förderfähig sind (bspw. Radwege im räumlichen Bezug zu Landesstraßen), wurden in der Regel nicht als potenzielle Maßnahme aufgenommen³. Im Laufe der Beratung (u.a. nach Rücksprache mit dem MUNV und den Bezirksregierungen) haben sich 48 Vorhaben aus unterschiedlichen Gründen als nicht förderfähig herausgestellt.

² Unter Maßnahmen werden Vorhaben der Kommunen verstanden, die nach Einschätzung von NRW.URBAN grundsätzlich im Rahmen der FöRi-Nah förderfähig erscheinen. Je nach Planungsstand in den Kommunen umfasst der Begriff sowohl bereits konkretisierte Einzelvorhaben (z.B. Umgestaltung einer Straße zur Fahrradstraße) als auch Maßnahmen ohne weiterführende Planung (z.B. Schaffung von Fahrradabstellanlagen im Ortszentrum), welche später ggf. auch mehrere Förderanträge ergeben können.

3.2 Zeithorizont der Maßnahmen

Neben dem Gegenstand der Maßnahme war auch die zeitliche Perspektive für die Beantragung der Fördermittel Teil der Beratung (siehe Abbildung 4). Im Rahmen des Unterstützungsangebots wurden durch die beratenen Kommunen 23 Förderanträge gestellt (Kenntnisstand NRW.URBAN). Bei weiteren 47 Maßnahmen bzw. zumindest einzelnen Teilen von diesen sind die Planungen so weit konkretisiert, dass nach Einschätzung von NRW.URBAN eine kurzfristige Antragstellung grundsätzlich möglich erscheint. Weitere 43 Maßnahmen haben

nach Einschätzung von NRW.URBAN einen mittelfristigen Zeithorizont (bis Ende 2025).

Bei mit 155 gut der Hälfte der grundsätzlich als förderfähig eingeschätzten Maßnahmen konnte zum Zeitpunkt des Gesprächs keine konkrete Aussage zum Zeithorizont getroffen werden. Dies verdeutlicht den zum Teil frühen Planungsstand der Maßnahmen, die sich mitunter noch im Stadium grundsätzlicher Ideen befinden.

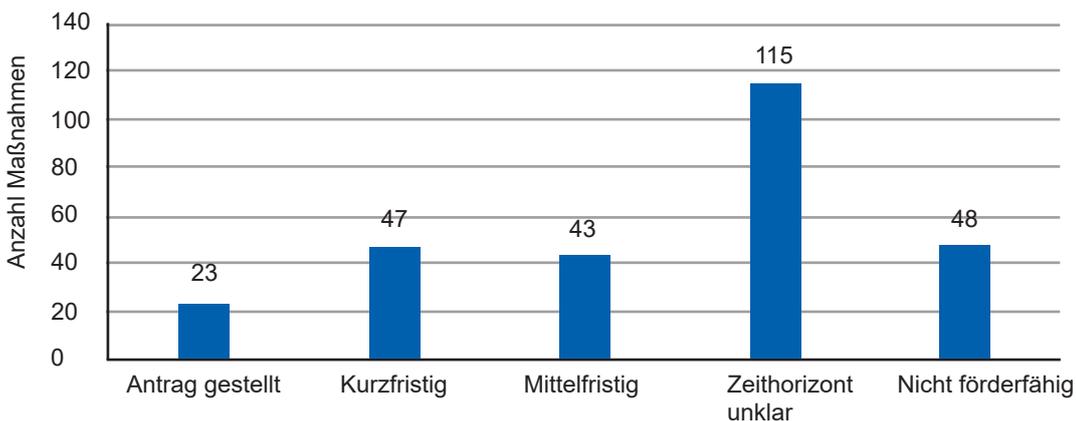


Abb. 4 Erwartung Antragstellung der aufgenommenen Maßnahmen (n=276)

³ Wenn im Auftaktgespräch noch keine abschließende Klarheit bezüglich der grundsätzlichen Voraussetzungen bestand, wurden diese Vorhaben zunächst als Maßnahmen aufgenommen. Bspw. hat sich teilweise erst im Nachgang der Auftaktgespräche herausgestellt, dass für die Kommune keine Möglichkeit zur Übernahme der Baulastträgerschaft besteht.

3.3 Kategorisierung der Maßnahmen

Die Einteilung der Maßnahmen nach den in der FöRi-Nah definierten Fördergegenständen zeigt ein deutliches Überwiegen der Radverkehrs- gegenüber den Fußverkehrsmaßnahmen (siehe Abbildung 5):

- In 60 der 62 Kommunen wurden Maßnahmen bezüglich Radverkehrsanlagen (Kategorie 1) besprochen.
- In 37 Gesprächen (ca. 60 Prozent) wurden zusätzlich Fahrradstationen oder Fahrradabstellanlagen (Kategorien 3 und 4) thematisiert.
- Fußverkehrsmaßnahmen (Kategorie 2)

waren Gegenstand der Beratung in 21 Städten und Gemeinden (ca. 34 Prozent).

Innerhalb der Kategorie Radverkehrsanlagen sind insbesondere Maßnahmen zu selbstständig geführten Radwegen (38) geplant. Auch zu straßenbegleitenden Radwegen (26) und Fahrradstraßen (23) sind Maßnahmen in einem größeren Umfang vorgesehen. Innerhalb der Kategorie Fußverkehrsanlagen liegt der Fokus auf innerörtlich, separat geführten Gehwegen (neun) und dem Bau und der Sicherung von Querungshilfen für den Fußverkehr (sieben). Eine detaillierte Auswertung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Kategorie ist in Anlage 4 dargestellt ⁴.

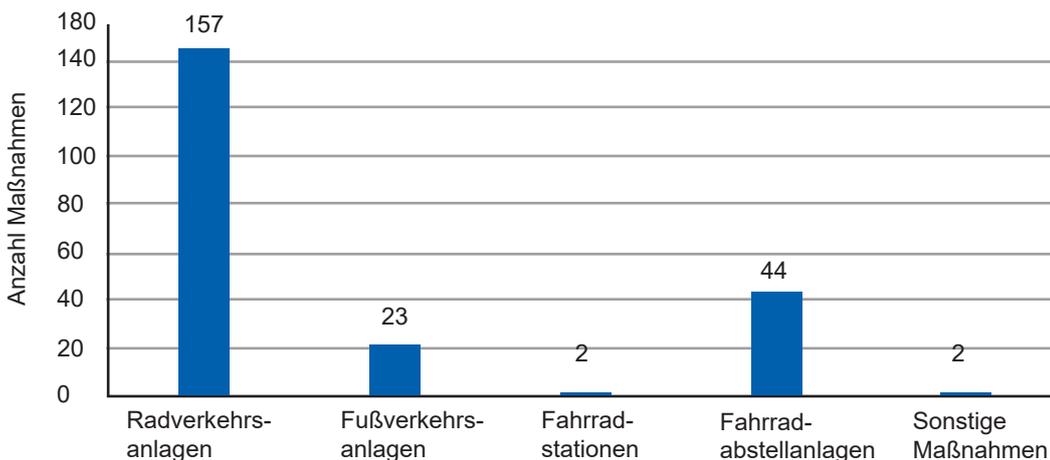


Abb. 5 Kategorisierung der aufgenommenen Maßnahmen (n=228)

⁴ Gemeinsame Geh- und Radwege wurden gemäß FöRi-Nah unter Radverkehrsmaßnahmen einsortiert.



3.4 Kategorisierung der Förderanträge

Im Rahmen der Unterstützung durch NRW.URBAN wurden durch die beratenen Kommunen mindestens 23 Förderanträge gestellt, davon insgesamt 19 für Radverkehrsmaßnahmen und vier für Fußverkehrsmaßnahmen (siehe Abbildung 6). Die meisten Anträge wurden von der Stadt Bergisch Gladbach eingereicht (vier). Die NRW.URBAN bekannten Gesamtkosten der Maßnahmen der eingereichten Förderanträge belaufen sich auf mindestens 11 Mio. €. Die Spanne reicht dabei von 15.500 € für die Errichtung nicht überdachter Fahrradabstellanlagen (Stadt Bad Berleburg) bis zu ca. 4,4 Mio. € für den Ausbau von drei zusammenhängenden selbstständig geführten Radwegen über mehr als 10 km von 2024 bis 2027 (Gemeinde Hellenthal). Von der Stadt Drensteinfurt wurde ein Antrag über die Errichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen mit Gesamtkosten von 181.000 € eingereicht. Die Stadt Berleburg möchte Querungshilfen für den Fußverkehr erneuern und erweitern und plant dafür mit Gesamtkosten von mehr als 1 Mio. €.

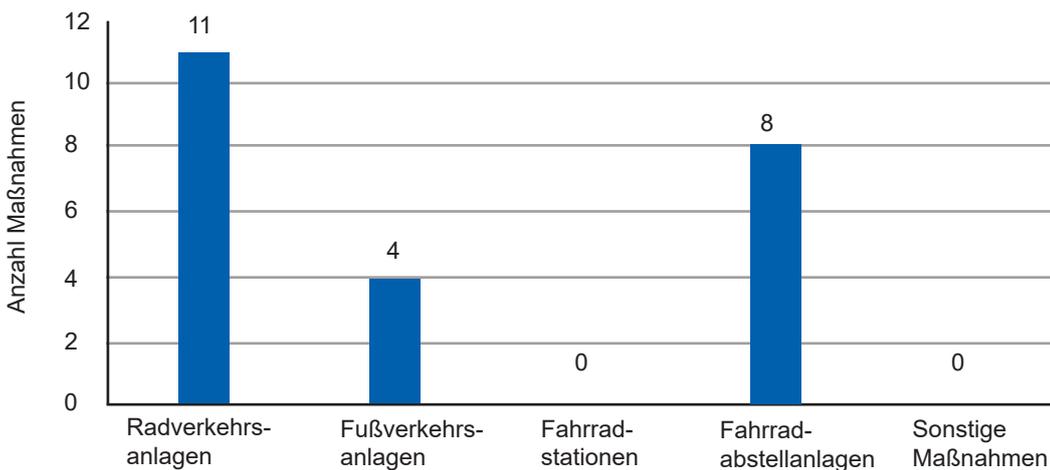


Abb. 6 Kategorisierung der eingereichten Förderanträge (n=23)



Abb. 7 Radweg Niederzier.
Foto: Martin Steffen

„800.000 Euro für den Ausbau eines Radwegs haben wir schlichtweg nicht, wir sind auf Fördergelder angewiesen.“

Frank Rombey
Bürgermeister von Niederzier



3.5 Hemmnisse bei der Antragsstellung

Im Rahmen der Beratung wurden seitens NRW.URBAN auch die Hemmnisse bei der Antragstellung erfasst⁵. In mehr als der Hälfte der Kommunen besteht bei je mindestens einem Vorhaben – bei 41 der 276 insgesamt aufgenommenen Vorhaben – ein Hemmnis in der fehlenden Baulastträgerschaft bzw. Grundstücksverfügbarkeit. Dies beinhaltet einerseits Vorhaben, die aufgrund der Baulastträgerschaft grundsätzlich nicht förderfähig sind (insbesondere, wenn diese beim Land NRW liegt, bspw. bei Vorhaben im räumlichen Bezug zu Landesstraßen). Zum anderen fallen darunter grundsätzlich förderfähige Vorhaben, die aber durch die fehlende Grundstücksverfügbarkeit bzw. den notwendigen zeitlichen und personellen Aufwand für den Flächenerwerb für die Kommunen unattraktiv bzw. nicht stemmbar sind. Die Eigentumsituation bei diesen 41 Vorhaben teilt sich wie in Abbildung 7 dargestellt auf.

Ein weiteres Hemmnis, welches bei einer größeren Anzahl von Kommunen auftritt, sind die fehlenden personellen Kapazitäten und fachspezifischen Kenntnisse zur Erstellung der Entwurfsplanungen. Auch in nicht vorliegenden Rad- und Fußverkehrskonzepten sowie dem generellen mit der Antragstellung verbundenen Aufwand (insbesondere bei Maßnahmen mit geringem Kostenvolumen) werden Hemmnisse gesehen.

INFO

Das MUNV hat im Jahr 2023 43 Mio. Euro für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Landesstraßen eingeplant. Davon stehen 27 Mio. Euro für den Neubau und 16 Mio. Euro für den Erhalt bestehender Radwege zur Verfügung. Hinzukommen 10 Mio. Euro für Rad-schnellverbindungen sowie 6 Mio. Euro vom Bund für Radwege an Bundesstraßen.

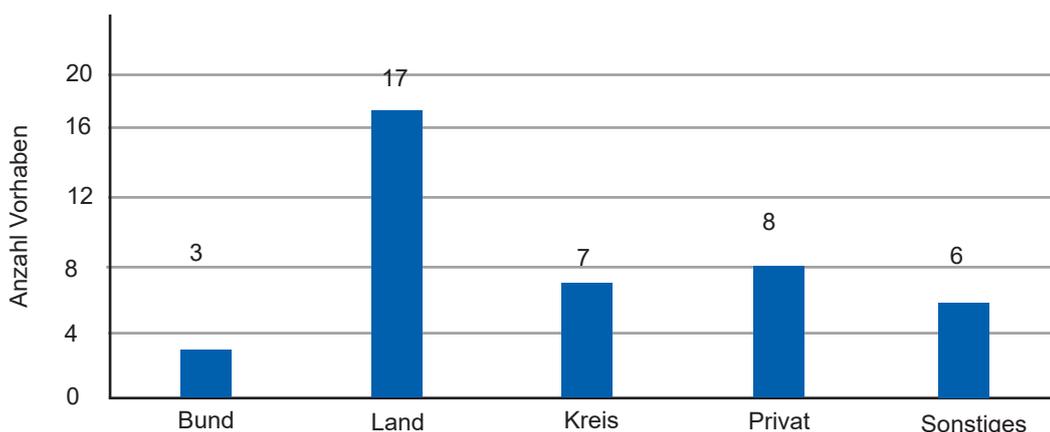


Abb. 7 Eigentumsverhältnisse bei Vorhaben mit dem Hemmnis fehlende Baulastträgerschaft bzw. Grundstücksverfügbarkeit (n=41)

⁵ Die Hemmnisse wurden teilweise durch die Kommunen direkt in den Auftaktgesprächen sowie in der Umfrage benannt, teilweise erfolgte die Einteilung aufgrund der Einschätzung seitens NRW.URBAN. Die absoluten Zahlen sind mit dieser Einschränkung zu betrachten, generelle Tendenzen können jedoch benannt werden.

3.6 Mobilitätskonzepte

Ergänzend wurde untersucht, wie viele der beratenen Städte und Gemeinden bereits über kommunaler (Nah-)Mobilitätskonzepte verfügen (siehe Abbildung 8). In nur 16 der 62 Kommunen (ca. 26 Prozent) liegt ein solches Konzept vor. In 15 Städten und Gemeinden befindet sich ein Konzept in Aufstellung, in sieben weiteren ist dies geplant. Gleichzeitig haben ca. 39 Prozent der Kommunen (24) angegeben, dass aktuell keine Aufstellung eines (Nah-)Mobilitätskonzepts geplant ist. Die Karte (s. Abbildung 9, sowie Anlage 5) zeigt eine Übersicht über den Stand pro Kommune.

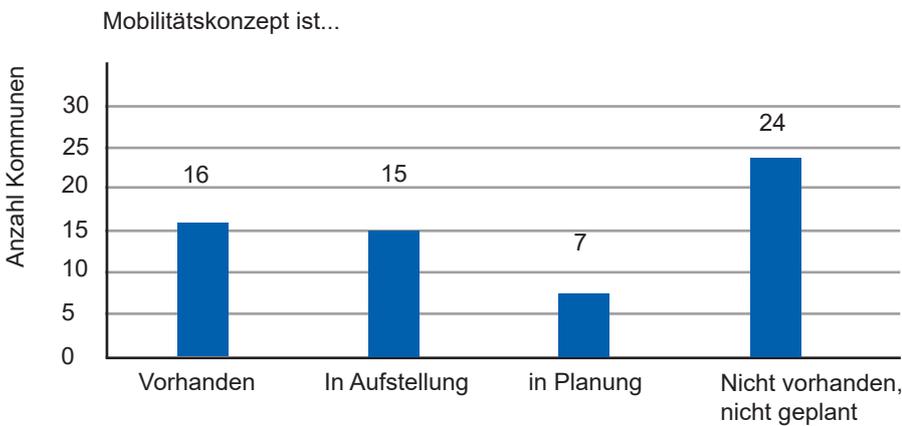


Abb. 8 Verbreitung kommunaler (Nah-)Mobilitätskonzepte in den beratenen Kommunen (n=62)

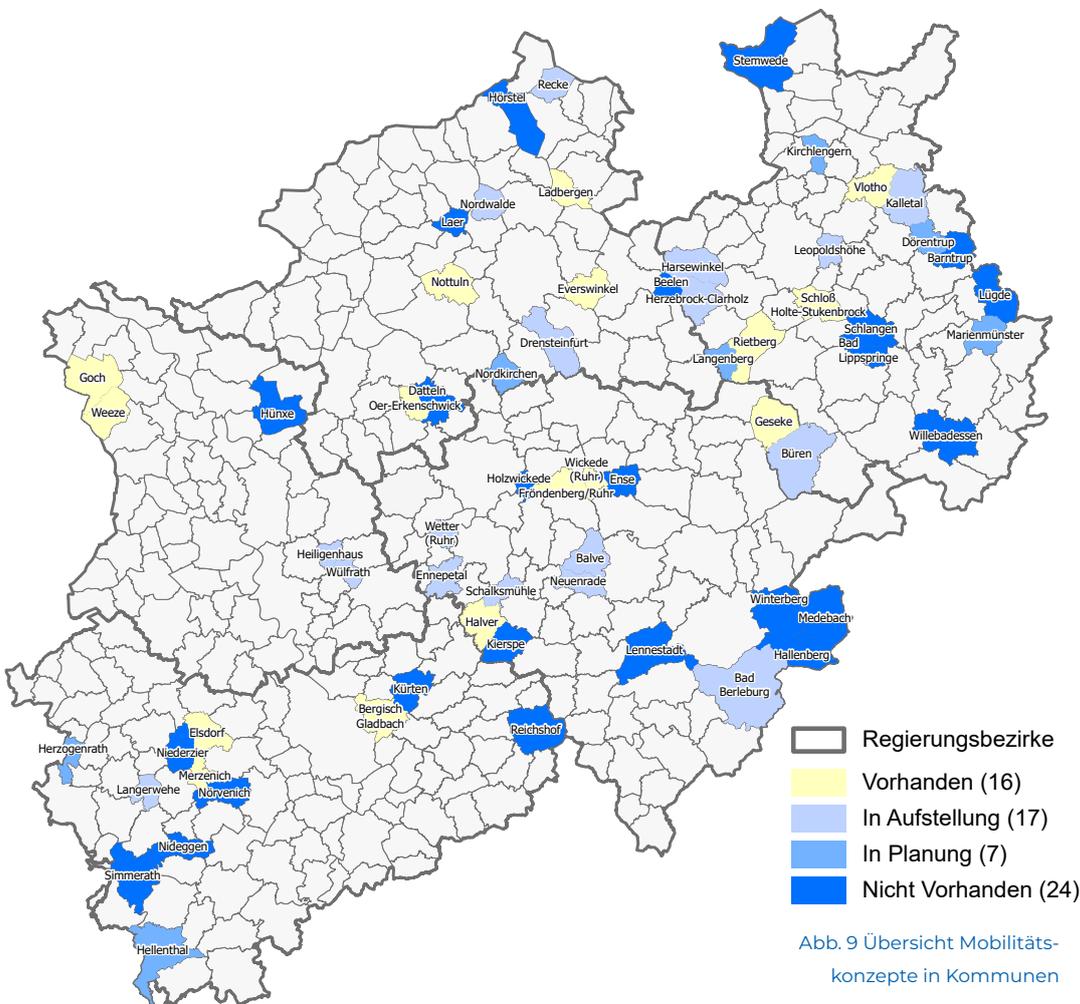


Abb. 9 Übersicht Mobilitätskonzepte in Kommunen



4. Anregungen und Empfehlungen

Durch den direkten Kontakt zu den Kommunen im Rahmen des Beratungs- und Unterstützungsangebots konnte NRW.URBAN Erkenntnisse sammeln, wie die FöRi-Nah sowie das Antragsverfahren für Fördermittel der Nahmobilität von den Städten und Gemeinden wahrgenommen wird. Das folgende Kapitel enthält Hinweise und Anregungen, die aus dem Austausch mit den Kommunen sowie den Bezirksregierungen resultieren und spiegeln die Erfahrungen aus der Beratungstätigkeit wider.

Weiterführung Beratungsangebot FöRi-Nah

Das vergangene Beratungsangebot hat gezeigt, dass viele Kommunen bislang keine oder wenig Kenntnis über die FöRi-Nah hatten. Die Anzahl der Kommunen, die das Angebot angenommen haben, hat gezeigt, dass ein niederschwelliges Beratungsangebot von den Kommunen angenommen und geschätzt wird. Daher wird empfohlen auch zukünftig den Kommunen ein solches Beratungs- und Unterstützungsangebot zur Verfügung zu stellen.

Aufstellung FAQ

Während der Beratungsphase haben sich Kommunen mit unterschiedlichsten Fragestellungen an NRW.URBAN gewandt. Alle Fragen wurden in einem Dokument gesammelt und gemeinsam mit dem MUNV sowie den Bezirksregierungen ausführlich beantwortet. Das erarbeitete FAQ (frequently asked questions) umfasst derzeit rund 170 Fragen und Antworten, die von allgemeinen Angelegenheiten bzgl. Fördergegenständen und Antragsstellung bis hin zu spezifischen

Fragestellungen reichen.

In den Gesprächen wurde deutlich, dass offene Fragen auf Seiten der Kommunen die Beantragung von Fördermitteln zu einem frühen Zeitpunkt hemmen. Ein einfach zugängliches FAQ kann niederschwellig einen Großteil der Fragen beantworten und so Hemmschwellen bei der Beantragung effektiv senken. Ein FAQ kann unterschiedlich umfangreich und zugänglich aufgebaut werden. Zum Beispiel können alle Fragen und Antworten thematisch aufbereitet und als PDF auf den Seiten der Bezirksregierungen, des MUNV und ggf. weiteren Webseiten den Nutzenden zur Verfügung gestellt werden. Der Nachteil hierbei besteht darin, dass eine Weiterentwicklung und Befüllung mit einem Austausch des gesamten Dokumentes einhergeht und damit bspw. nur zu bestimmten Stichtagen und nicht „fließend“ erfolgen kann. Deutlich mehr Möglichkeiten bietet eine eigenständige Webseite. Fragen können hier nach Themen geclustert und über die Suchfunktion nach Schlagworten gefiltert werden. Außerdem ist es möglich, das FAQ über die Druckfunktion als PDF auszugeben. Vorteil dieser Version ist weiterhin, dass verschiedene Personen ein Zugriffsrecht auf die Webseite erhalten können, was Pflege und Aktualisierung deutlich vereinfacht. Webseiten der Bezirksregierungen mit entsprechenden Vorlagen für Förderanträge oder weitergehende Informationen können unkompliziert verlinkt werden. Zusätzlich könnte eine Funktion eingebaut werden, die den Nutzenden niederschwellig die Eingabe von Fragen ermöglicht. Im Anschluss können diese neuen Fragen und Antworten wiederum in das FAQ eingebettet werden. Als Orientierung kann bspw. das

von NRW.URBAN mitentwickelte FAQ zur überarbeiteten Stadterneuerungsrichtlinie dienen (<https://staedtebaufoerderung.nrw/>).

Steckbriefe von Good-Practice-Projekten

Im Zuge der Beratung wurde seitens der Kommunen immer wieder nach gelungenen geförderten Projekten im Bereich Nahmobilität gefragt. Zum einen, um eine bessere Vorstellung von Fördermöglichkeiten und konkreten Maßnahmen zu bekommen, zum anderen, um auf vorhandenen Erfahrungen anderer Kommunen hinsichtlich Antragstellung, erforderlicher Unterlagen, etc. aufzubauen. Es wird daher vorgeschlagen, Steckbriefe zu den verschiedenen Fördergegenständen zu entwickeln und diese gebündelt auf den Webseiten der Bezirksregierungen, des MUNV und ggf. im Rahmen des FAQ bereit zu stellen. Die Beispiele können mit Fotos, Plänen und ergänzenden Informationen (bspw. Gesamtkosten, geförderter Summe und Planstand bei der Beantragung, ggf. Ansprechpartner in der „Good-Practice-Kommune“) aufbereitet und dargestellt werden.

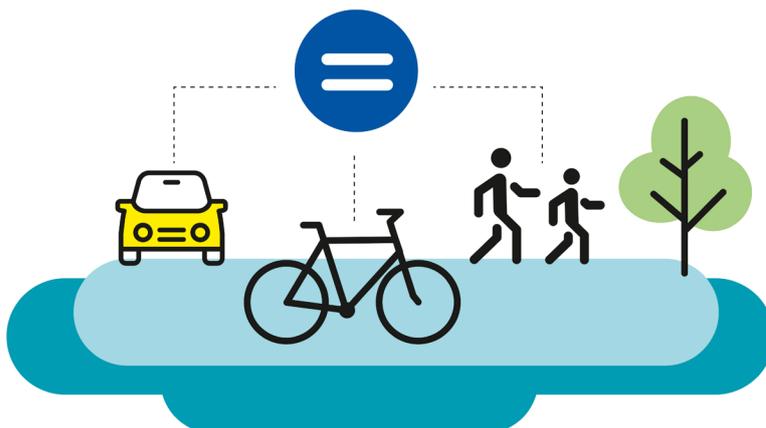
Ausfüllhilfe für die Antragsformulare

Im Rahmen der Beratung hat sich auch herausgestellt, dass die Kommunen einen hohen Unterstützungsbedarf bei der Bearbeitung der bestehenden Antragsformulare der Bezirksregierungen haben. Hilfreich erscheint hier das Angebot einer „Ausfüllhilfe“.

Schritt-für-Schritt kann Mittels Erläuterungen zu den jeweils auszufüllenden Feldern durch die Formulare geleitet werden. In diesem Zusammenhang wird angeregt, die Antragsformulare insbesondere auf die je nach Bezirksregierung unterschiedliche „digitale Barrierefreiheit“ zu prüfen. Ergänzend zu empfehlen sind Erläuterungen zum Detaillierungsgrad und Umfang der einzureichenden Unterlagen.

Aufbau Unterstützungsangebote zur Umsetzung

Neben der reinen Finanzierung der Maßnahmen haben die Gespräche mit den Kommunen gezeigt, dass eine schnelle Umsetzung von Maßnahmen bei vielen Kommunen an fehlenden Kapazitäten und teilweise auch Kompetenzen scheitert. Es wird empfohlen, ein Unterstützungsangebot bzw. -programm zu entwickeln, welches im Anschluss an die Bewilligung, oder ggf. auch ganz unabhängig von einer Förderung, bei der Umsetzung von Projekten der Nahmobilität unterstützt. Das Angebot sollte neben Projektsteuerungsbausteinen auch Hilfestellungen im Vergaberecht bzw. im besten Fall Optionen der Beschleunigung im Vergaberecht (bspw. eigener Pool an Planungs- und Ingenieurbüros) beinhalten. Mit Blick auf die politische Zielsetzung, 1.000 km Radwege bis 2027 zu realisieren, könnte die Unterstützung beim Radwegbau priorisiert werden.



5. Ausblick

Im August 2023 haben das MUNV und NRW.URBAN gemeinsam den Ausbau der weiteren Zusammenarbeit beleuchtet und erörtert, welche Angebote für die Kommunen in NRW zur Stärkung der Nahmobilität wichtig sein können. Daraufhin hat NRW.URBAN sowohl ein Erweiterungsangebot für die FöRi-Nah vorbereitet, wie auch erste Gedanken für weitere Unterstützungsmöglichkeiten formuliert. Beides soll in einem gleichzeitigen Abschluss- bzw. Auftaktgespräch zur FöRi-Nah Beratung am 23.01.2024 diskutiert werden.



Anhang



-
1. Übersicht Kommunen
 2. Musterpräsentation Auftaktgespräche
 3. Vermerke Auftaktgespräche
 4. Detaillierte Auswertung
 5. Übersicht Mobilitätskonzepte

