



LRMB - Landesrecht Ministerialblatt

Stammnorm

Ausfertigungsdatum: 02.07.1989

Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen RdErl. d. Ministers für Stadt- entwicklung, Wohnen und Verkehr v. 2. 7. 1989 - I C 3 - 86.19¹)

223. Ergänzung - SMB1. NW. - (Stand 15.10.1994 = MB1. NW. Nr. 65 einschl.)

Programm

fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen

RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr v. 2. 7. 1989 - I C 3 - 86.19¹)

2313

I Aufgabe des Programms

1.1 Bündelung und Koordination von Fördermitteln

1.2 Ziele des Programms

2 Systematisches Vorgehen mit breitem Ansatz.

2.1 Förderung von Mobilität und Wahlfreiheit

2.2 Prioritätensetzung und kommunales Engagement

2.3. Potentialausschöpfung im Fahrradverkehr und Einsparung von Autoverkehr

2.4 Fahrrad im Umweltverbund

2.5 Radverkehrsanlagen nicht zu Lasten von Fußgängerflächen

2.6 Fahrradfreundliche Verkehrsregelungen -

2.7 Netzausbau, Netzverdichtung und Netzdifferenzierung

2.71 Straßenumbau für schnelleren Netzausbau

2.72 Netzverdichtung und -ergänzung durch Verkehrsberuhigung .

2.73 Ausbau von Hauptradwegachsen

2.8 Gestaltqualität

2.9 Verkehrssicherheit

2.10 Fahrradförderung mit System

2.11 Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung von Fahrradorganisationen

3 Organisatorischer Ablauf, Antragstellung, Förderung 3;1 Förderbedingungen 32 Finanzierung

321 Stadterneuerungsprogramm

3.22 Radwegeprogramm

3.23 Straßenbauprogramm

3.24 ÖPNV-Programm

325 Verkehrssicherheitsprogramm 3.3 Antragstellung

3.31 Leitantrag

3.32 Folgeanträge

3.33 Bewilligung

3.4 Fördersätze

3.5 Koordinierung

I Aufgabe des Programms

Im Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen soll durch eine Schwerpunktförderung die beschleunigte und flächendeckende Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte erreicht werden.

1.1 Bündelung und Koordination von Fördermitteln

Hierzu soll eine verstärkte Bündelung und Koordinierung der Fördermittel des Landesstraßenbaus, des GVFG - Straßenbauprogramms, des Radwegeprogramms, der Mittel für Bike & Ride-Anlagen, der Mittel des Stadterneuerungsprogramms für Verkehrsberuhigung, Tempo-30-Zonen, Planungskosten . und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Mittel des Verkehrssicherheitsprogramms beitragen.

‘) MBI. NW. 1989 S. 1079.

2. 7. 89 (1)

193.Ergänzung-SMBI.NW.-(Stand 15,10.1989 = MB1.NW. Nr. 60 einschl.)

2313

12 Systematisches Vorgehen mit breitem Ansatz

Neben herkömmlichem Radwegebau sollen in dem Programm auch alle anderen Möglichkeiten der Fahrradförderung systematisch genutzt werden. Hierzu gehören insbesondere:

- Kombination der Radverkehrsförderung mit Maßnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung und einer systematischen Einführung von Tempo-30-Zonen;
- Schaffung von Abstellanlagen an wichtigen Quell-und Zielpunkten, namentlich von Bike & Ride-Anlagen an wichtigen Haltepunkten des ÖPNV und an Bahnhöfen der DB;
- sonstige Maßnahmen zur Förderung der. Kombination Fahrrad/ÖPNV/DB, z. B.'durch Fahrradverleih und -mitnahme und durch bedarfsgerechte Integration der betr. Haltestellen in.das Radwegenetz;
- Installation von Wegweisungssystemen und anderen Orientierungshilfen für Fahrradfahrer;
- Offensives kommunales Marketing für den Fahrradverkehr zum Abbau von Vorurteilen gegen das Fahrrad und zur Vermittlung sinnvoller Informationen über den Fahrradverkehr in der Öffentlichkeit und bei wichtigen Interessengruppen;
- Verknüpfung zur kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung, um eine gegenseitige Verstärkung von Fahrradförderung und Förderung des ÖPNV und des Fußgängerverkehrs sicherzustellen und eine möglichst weitgehende Substitution von Autoverkehr zu erreichen.

2 Ziele des Programms

Die Fahrradförderung in diesem Programm orientiert sich an folgenden verkehrspolitischen Zielen:

2.1 Förderung von Mobilität und Wahlfreiheit

Zur Unterstützung einer freien Wahl der Verkehrsmittel und der Mobilitätschancen der Bürger sollen alle Nutzungshindernisse gegen die häufige Wahl des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel abgebaut werden. Der Zugang zur alltäglichen Fahrradnutzung soll allen Bevölkerungsgruppen

möglich gemacht werden. Hierfür muß der Fahrradverkehr attraktiv und sicher gemacht werden, und zwar systematisch und flächendeckend.

22 Prioritätensetzung und kommunales Engagement

Der Fahrradverkehr braucht als eine relevante Art der Mobilität und als eine echte Alternative zur Autonutzung im Kurz- und Mittelstreckenbereich eine hohe verkehrspolitische und planerische Priorität, um die Vorteile des Fahrrades als flexibles, zeitsparendes, umweltverträgliches, städtebaulich gut integrierbares, flächensparendes, soziales und gesundes Verkehrsmittel voll zur Geltung zu bringen. Seine politisch-planerische Wahrnehmung darf nicht auf die Rolle als Freizeit-, Schüler- und Schönwetterverkehrsmittel beschränkt bleiben. Sein großes Potential im Berufs- und Einkaufsverkehr soll genutzt werden.

Effektive Fahrradförderung erfordert ein hohes politisches, finanzielles und administratives Engagement. Ein angemessener kommunaler Finanz- und Personaleinsatz für qualifizierte Planung, schnellen Infrastrukturausbau, qualifizierte Pflege und Unterhaltung der Radverkehrsanlagen ist unverzichtbar. Nötig ist die Bereitschaft, im Konfliktfall bei der Flächenaufteilung, Signalprogrammierung etc. zugunsten des Fahrradverkehrs zu entscheiden, auch wenn dies manchmal zu Lasten des Autoverkehrs geht. Nur so kann die langjährige Vernachlässigung des Fahrradverkehrs ausgeglichen werden.

23 Potentialausschöpfung im Fahrradverkehr und Einsparung von Autoverkehr

Der Anteil des Fahrradverkehrs soll durch die Fahrradförderung beträchtlich gesteigert werden. Auch bei widrigen Ausgangsbedingungen hat der Radverkehr beträchtliche Chancen, Anteile von mindestens 20% aller Wege zu erreichen. Bei günstigeren Aus-

gangsbedingungen sind auch deutlich höhere Anteile möglich. Bei solchen Größenordnungen kann der Fahrradverkehr dazu beitragen, die vielfältigen Probleme des übermäßigen Autoverkehrs zu vermindern, wenn möglichst viele Autofahrten im Kurz- und Mittelstreckenbereich durch Fahrradfahrten ersetzt werden. Dann kann die gewünschte Entlastungswirkung im Bereich von Lärm, Abgasen, Flächenverbrauch und städtebaulichen Beeinträchtigungen wirksam werden. Je mehr Fahrrad gefahren wird, desto wahrscheinlicher wird, daß auch bisherige Autofahrer einen Teil ihrer alltäglichen Autofahrten künftig mit dem Rad zurücklegen.

2.4 Fahrrad im Umweltverbund

Die Fahrradförderung soll in eine ökologisch und städtebaulich orientierte Verkehrsentwicklungsplanung integriert werden, deren Ziel eine Verminderung des Autoverkehrs auf das unvermeidbare Maß ist. Um den besonders umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmitteln insgesamt einen möglichst hohen Anteil zu ermöglichen, soll eine optimale Ergänzung von Fahrradförderung, Fußgängerförderung und Ausbau und Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs angestrebt werden. Damit sich Fahrrad und ÖPNV optimal ergänzen, muß das Fahrrad auch als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV gefördert werden. Es kann dann dessen Potentiale steigern und die Einzugsbereiche der Haltestellen vergrößern.

2.5 Radverkehrsanlagen nicht zu Lasten von Fußgängerflächen

Fahrradverkehr ist Fahrverkehr. Seine Anlagen sind deshalb möglichst als Bestandteil der Fahrbahn zu schaffen. Der hierfür nötige Platz ist bevorzugt durch Querschnittsänderung der bisherigen Fahrbahnflächen zu gewinnen. Radverkehrsanlagen auf Gehwegen müssen die Ausnahme bleiben, denn sie gefährden und behindern häufig Fußgängerverkehr und Aufenthalt. Sie sind für große Teile des alltäglichen Radverkehrs nicht attraktiv und werden deshalb nur unzureichend angenommen. Sie sind vielfach auch für Radfahrer nicht sicher, insbesondere an Einmündungen, Kreuzungen und Grundstückszufahrten.

2.6 Fahrradfreundliche Verkehrsregelung

Bei der Verkehrsregelung, namentlich an Kreuzungen und Signalanlagen, muß der Fahrradverkehr ausreichend berücksichtigt werden, um Unfallgefahren und Zeitverluste zu vermeiden. Einbahnstraßen, Abbiegever- und -geböte sowie Sackgassenregelungen sollen durch Sonderregelungen, Umbauten etc. systematisch mit dem Fahrradverkehr verträglich gemacht werden. In großen Fußgängerzonen soll eine fahrradfreundliche Erschließung sichergestellt werden. . •

2.7 Netzausbau, Netzverdichtung und Netzdifferenzierung • .

Der Netzausbau muß angesichts vielfach bestehender Lücken möglichst schnell voranschreiten. Nur ein dichtes und geschlossenes Netz ist wirklich attraktiv.

2.71 Straßenumbau für schnellen Netzausbau

Im Interesse einer schnellen Umsetzbarkeit sollen innerörtliche Radverkehrsanlagen möglichst ohne zeitaufwendigen Grunderwerb geschaffen werden. Der benötigte Platz kann häufig auch durch Eingriffe in vorhandene Flächen des Kfz-Verkehrs (Fahrbahnen, Parkstreifen) gewonnen werden. Namentlich in den dicht bebauten Zentren und Nebenzentren kann angesichts massiver Flächenkonkurrenzen nur so der nötige Netzausbau erreicht werden.

2.72 Netzverdichtung und -ergänzung durch Verkehrsberuhigung

Wo die Zuweisung eigener Flächen nicht möglich ist, ist durch geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die gemeinsame verkehrssichere Nutzbarkeit der Fahrbahnen sicherzustellen. Auf diese Weise lassen sich am schnellsten Lücken zwischen verschiedenen Netzstücken in den verkehrlichen Konfliktbereichen schließen.

193.Ergänzung-SMBl.NW.-(Stand 15.10.1989 = MB1.NW. Nr. 60 einschl.)

2. 7. 89 (2)

chen schließen. Das Nebenstraßennetz kann ohnehin durch Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche oder von Tempo-30-Zonen in Verbindung mit entsprechender Netzbeschilderung/Wegweisung gut als Bestandteil von Radverkehrsnetzen genutzt werden.

2.73 Ausbau von Hauptradwegachsen

Ein ausreichend dichtes Netz von hochwertigen Hauptradwegverbindungen mit großzügigem Flächenangebot, hoher Gestaltungsqualität und fahrradfreundlichen Verkehrsregelungen soll den Hauptströmen des Fahrradverkehrs ein schnelles, zügiges, umwegfreies, sicheres, bequ-

mes und bevorrechtigtes Vorwärtskommen ermöglichen (Velorouten, Hauptradwegachsen). Ein solches Hauptnetz soll die Stadtteile, Zentren und Nebenzentren fahrradfreundlich miteinander verbinden.

2.8 Gestaltqualität

Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen dürfen nicht rein verkehrstechnischen Überlegungen folgen. Eine gute städtebauliche Integration durch behutsame Gestaltung, zurückhaltenden Einsatz von Markierungen und Beschilderungen, Verwendung ortsgerechter, umfeldangepaßter Materialien und geschickte Kombination mit Maßnahmen zur Straßenbegrünung sowie mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ist nötig. Radverkehrsanlagen sollen Straßenräume positiv bereichern und durch ein angenehmes Erscheinungsbild zu verstärkter Fahrradnutzung einladen. Insbesondere die Hauptverbindungen des Radwegenetzes sollen möglichst oft als Alleen angelegt werden.

2.9 Verkehrssicherheit

Grundvoraussetzung für eine verstärkte Fahrradnutzung ist, daß die Verkehrsgefahren für Radfahrer vermindert werden. Dies erfordert zunächst einmal, alle Verkehrsanlagen für Radfahrer sicher auszubilden. Als besonders unfallträchtig haben sich Bordsteinradwege, einseitige Zweirichtungsradwege, Grundstückszufahrten, Kreuzungen und Einmündungen erwiesen. Radwege, Fahrradstreifen und Fahrradfurten müssen im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden, die Konfliktlinien sollen durch entsprechende Markierungen oder bauliche Maßnahmen verdeutlicht werden. Ausreichender Sichtkontakt zwischen Fahrradverkehr und Kfz-Verkehr ist wichtig. Eine Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr ist in den Konfliktbereichen anzustreben. Wo'aus Platzgründen oder städtebaulichen Gründen keine eigenen Anlagen für Radfahrer möglich sind oder wo sich sonst Radverkehr und Kfz-Verkehr kreuzen, begegnen oder mischen, muß das Gefährdungspotential des Kfz-Verkehrs durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung und eine bessere Ordnung des Parkens vermindert werden.

Durch Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung soll außerdem bei Autofahrern und Radfahrern für ein sicherheitsbewußtes Verhalten • geworben werden, um ein möglichst kooperatives, defensives Verkehrsklima zu fördern.

2.10 Fahrradförderung mit System

Fahrradförderung hat nur Erfolg, wenn sie mit System und flächehaft erfolgt. Sachlich, zeitlich und räumlich unkoordinierte Einzelmaßnahmen ohne Netzbildungseffekt helfen wenig. Dem systematischen Vorgehen dient die Erarbeitung und Umsetzung flächenhafter Radverkehrskonzepte mit Landesmitteln in einem integrierten Finanzierungskonzept, das eine enge zeitliche, sachliche und räumliche Koordination der unterschiedlichen Maßnahmenbereiche, Förderprogramme und Baulastträger anstrebt.

2.11 Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung von Fahrradorganisationen

Eine frühzeitige und umfassende Information und Beteiligung der Bürger über die generelle Fahrradförderungskonzeption sowie die einzelnen baulichen,

verkehrslenkenden und verkehrsregelnden Maßnahmen ist nötig. Insbesondere müssen die von konkreten Maßnahmen betroffenen Anwohner, Betriebe und Verkehrsteilnehmer rechtzeitig informiert werden. Die Mitwirkungsbereitschaft wächst, wenn Spielraum für begründete Planungsänderungen bleibt und keine starre Planung durchgesetzt wird. Durch geeignete Informationen muß Verständnis für die Planungsziele und die Wirkungsweise der Maßnahmen geweckt werden sowie über die neuen Verkehrsregelungen und damit notwendigen Verhaltensänderungen informiert werden.

Die vor Ort im Bereich des Fahrradverkehrs aktiven Verbände und Initiativen sollen für eine konstruktive Mitarbeit gewonnen werden. Ggf. können sie einen Teil der erforderlichen Öffentlichkeitsarbeit, Aufklärungsarbeit und Analysen auch im-Auftragsverhältnis übernehmen, um ihren umfangreichen Erfahrungsschatz einzubringen. Die Öffentlichkeitsarbeit darf sich allerdings nicht auf die „Fahrradszene“ beschränken, auch andere in Verkehrs- und Planungsfragen wichtige Organisationen wie Einzelhandelsverbände, Fremdenverkehrsverbände sind einzubeziehen.

3 Organisatorischer Ablauf, Antragstellung, Förderung

Das Programm ist auf eine kommunale Laufzeit von mindestens 5, höchstens 10 Jahren angelegt.

3.1 Förderbedingungen

In das Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen werden auf Antrag Städte und Gemeinden aufgenommen, die

- aufgrund ihrer Vorarbeiten und Absichtserklärungen eine Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Programms erkennen lassen,
- über ein Konzept zur flächenhaften und systematischen Förderung des Fahrradverkehrs verfügen oder dies in Kürze erstellen können,
- sich in dem nötigen Umfang mit kommunalen Eigenmitteln finanziell engagieren können und wollen.

Bevorzugt werden Städte und Gemeinden, die bereits über planerische Vorarbeiten verfügen und die durch Zusammenarbeit mit entsprechend qualifizierten Planungsbüros sowie durch entsprechenden Personaleinsatz in der Verwaltung eine inhaltlich ambitionierte, innovative Planung, eine konsequente Öffentlichkeitsarbeit und eine solide, zügige Abwicklung des Programms sicherstellen.

3.2 Finanzierung '

Die Förderung erfolgt aus mehreren Finanzierungsquellen.

3.21 Stadterneuerungsprogramm

Mit Stadterneuerungsmitteln werden bezuschußt

- Planungen, planungsvorbereitende Untersuchungen (Aufstellung von Radverkehrskonzepten, Rahmenpläne, Detailplanungen) und Bauleitung, wenn diese an Dritte vergeben werden. Planungskosten werden auch dann aus Stadterneuerungsmitteln bezuschußt, wenn es sich um Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms, GVFG-Straßen-

.bauprogramms, Radwegebauprogramms, Bike" & Ride-Programms etc. handelt, um eine einheitliche Planungsbetreuung und eine durchgängige Entwurfsqualität der Maßnahmen sicherzustellen.

- Begleituntersuchungen, Wirkungsanalysen etc., wenn diese an Dritte vergeben werden.

- Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit (Kampagnen, Marketing, Informationen, Broschüren, Bürgerbeteiligung), sofern diese nicht aus dem Verkehrssicherheitsprogramm (Verkehrssicherheitswochen, Fahrradaktionswochen, Landeszeitung Mensch und Straße etc.) finanziert werden und wenn diese durch Dritte konzipiert und durchgeführt werden.

2313

2. 7. 89 (2)

193.Ergänzung-SMBI.NW.-(Stand15.10.1989 = MB1.NW. Nr. 60 einschl.)

2313

- Radwege an Gemeindestraßen, die im Zusammenhang mit der Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen im Netz der Erschließungsstraßen her-. gestellt werden, deren Bau mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kombiniert wird oder mit besonderem städtebaulichem Aufwand erfolgt (z. B. Alleegestaltung).

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Tempo-30-Zonen, die im Zusammenhang mit der Fahrradverkehrsförderung eingeführt werden und durch entsprechende Beschilderung/Wegweisung auch zur Verbesserung des Radverkehrs genutzt werden.

- Abstellanlagen für den Fahrradverkehr im Rahmen der Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen, die nicht im Zusammenhang mit dem ÖPNV stehen (s. u.).

3.22 Radwegeprogramm

Mit Mitteln des Radwegeprogramms werden bezuschußt:

- separate Radwege sowie straßenbegleitende Radwege, die nicht im GVFG-Straßenbauprogramm oder Landesstraßenbauprogramm (s. u.) finanziert werden;

- Beschaffung und Installation von Beschilderungsund Wegweisungssystemen.

3.23 Straßenbauprogramm

Aus dem GVFG-Straßenbauprogramm werden bezuschußt

- Radwege an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die nicht in der Baulast des Bundes oder Landes liegen (GVFG-Straßen).

Aus den Mitteln des Landesstraßen- oder Bundesstraßenbaus einschließlich des Ortsdurchfahr-
tenprogramms werden gefördert

- Radwege bzw. fahrradorientierter Umbau oder Ausbau an klassifizierten Bundes- und Landes-
straßen, die nicht in der Baulast der Gemeinden liegen.

3.24 ÖPNV-Programm

Aus dem GVFG-Programm für Verknüpfungsanlagen des ÖPNV (Park & Ride, Bike & Ride, ZOB)
wer- ' den bezuschußt:

- Bike & Ride-Anlagen und deren Zufahrten an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen.

3.25 Verkehrssicherheitsprogramm

Aus dem Verkehrssicherheitsprogramm werden bezuschußt:

- Fahrradaktionstage, Fahrradwochen bzw. Verkehrssicherheitstage und -wochen sowie die Zei-
tung Mensch und Straße.

3.3 Antragstellung

Die Anträge sind an die Regierungspräsidenten für das Stadterneuerungsprogramm und das Ver-
kehrssicherheitsprogramm und an die Landschaftsverbän-de für die übrigen Programme'zu rich-
ten.

3.31 Leitantrag

Die Antragstellung beginnt zunächst durch einen rahmensetzenden „Leitantrag“ über die Regie-
rungspräsidenten an den Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Hierin sollen die
bereits vorhandenen Planungsgrundlagen sowie der beabsichtigte sachliche, räumliche und zeit-
liche Programmumfang dargestellt werden. Der Antrag soll eine erste Abschätzung der erwart-
ten Kosten (für Untersuchungen und Planung, Öffentlichkeitsarbeit, Investitionen in den ver-
schiedenen Netzteilen und Förderbereichen), der zu erwartenden Laufzeit und der Eigenfinan-
zierungsmöglichkeiten enthalten. - Hierüber sollte vor Antragstellung ein Abstimmungsgespräch
mit dem Regierungspräsidenten und dem Landschaftsverband stattfinden, um die sachgerechte
Aufteilung der Maßnahmen auf die verschiedenen Maßnahmenbereiche, Netzteile und Förder-
programme

festzulegen und die Folgeanträge für die betroffenen Förderprogramme vorzubereiten. Laufende
bzw. aktuell bewilligte Maßnahmen aus den Bereichen Radwegeprogramm, Verkehrsberuhigung,
Tempo 30, GVFG-Straßenbau und ÖPNV sowie Umgestaltung von Landes- und Bundesstraßen
sollen sachlich-planerisch in das Programm einbezogen werden.

3.32 Folgeanträge

Für die Maßnahmen des Programms werden dann nach Planungsfortschritt und Realisierungsreife im Radwegeprogramm, den Straßenbauprogrammen sowie dem ÖPNV-Programm für baureife Maßnahmen bzw. Abschnitte Folgeanträge gestellt. Im Stadterneuerungsprogramm werden jeweils für zusammengefaßte Maßnahmengruppen bzw. Gebiete Folgeanträge gestellt. Der Bezug zum Gesamtprogramm ist jeweils herzustellen.

3.33 Bewilligung

Zunächst erklärt der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr auf der Grundlage des Leitantrags sein grundsätzliches Einverständnis zur Aufnahme in das Programm. Die Bewilligung für die nachfolgenden Anträge erfolgt je nach Programmvolumen und Laufzeit sowie Fortgang der Maßnahme in mehreren Abschnitten. Dabei soll durch Koordinierung der Regierungspräsidenten und Landschaftsverbände mit dem Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr eine zeitlich synchrone, bedarfsgerechte Bewilligung und Mittelbereitstellung gesichert werden.

3.4 Fördersätze

Für das Programm gelten die jeweiligen zum Zeitpunkt der abschnittweisen Bewilligung maßgeblichen Regelfördersätze. Für die Planung und Begleituntersuchungen sowie die Öffentlichkeitsarbeit gelten die zum Zeitpunkt der ersten Bewilligung festgesetzten Fördersätze. Für einige ausgewählte Städte wird eine intensive Begleitforschung durchgeführt, für die wegen des besonderen Landesinteresses ein 10%iger Zuschlag zum Regelfördersatz gewährt wird.

3.5 Koordination

Die das gesamte Programm betreffende organisatorische und fachliche Koordination erfolgt in Programmbesprechungen beim Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Eine intensive Dokumentation und Auswertung der Erfahrungen zur landesweiten Verwertung der Ergebnisse ist vorgesehen. Ein Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Gemeinden und Planungs- und Forschungsbüros wird angestrebt. Arbeitsgruppen und Workshops sollen die über die einzelnen Städte hinaus bedeutsamen Teilaspekte vertiefen, beispielsweise zu

- der methodischen und organisatorischen Konzipierung der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und der Begleituntersuchungen
- der planerischen und gestalterischen Behandlung verschiedener Netz- und Entwurfselemente.