



FAQ

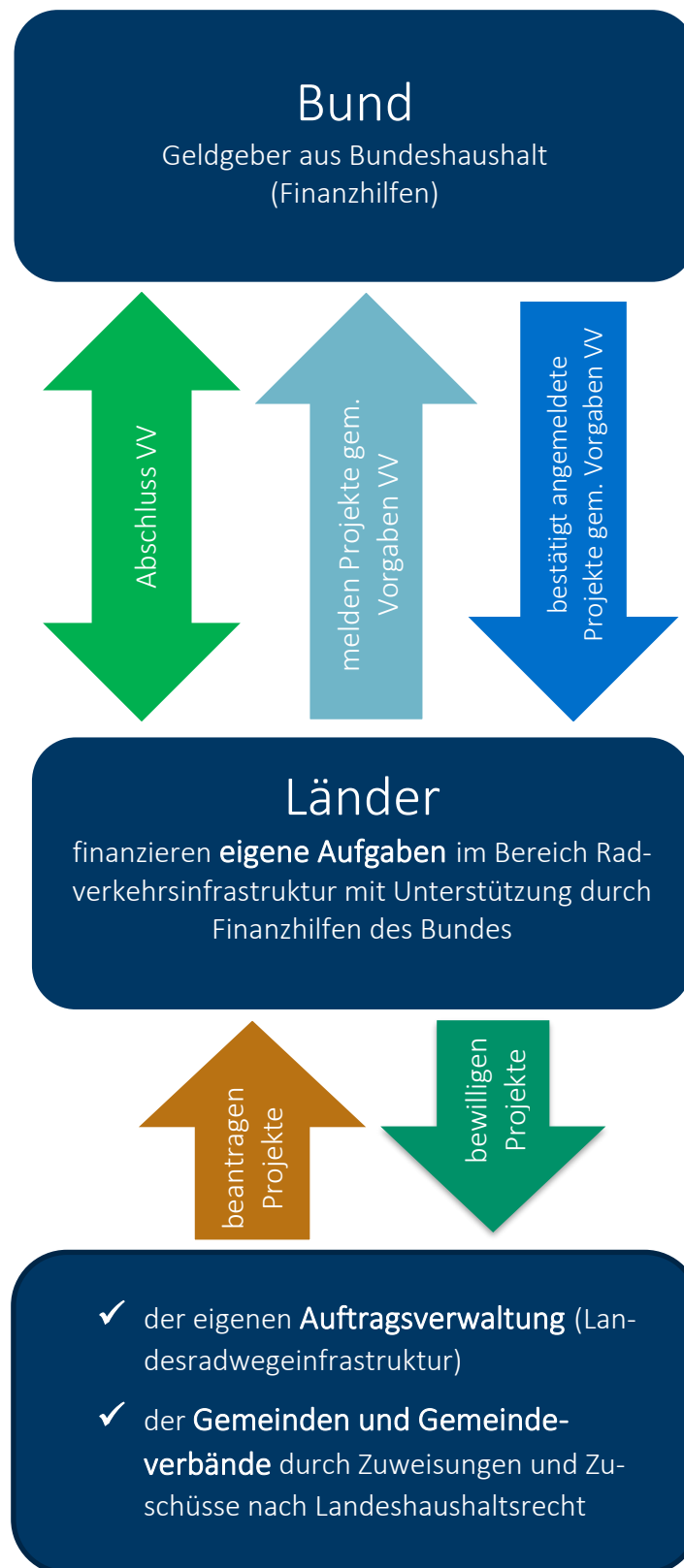
Sonderprogramm „Stadt und Land“

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Übersicht des Zusammenwirkens von Bund, Ländern und Gemeinden	4
I. Allgemeines	5
1 Rolle des Bundes und der Länder	5
2 Hintergrund des Finanzhilfeprogramms	5
3 Ziele des Sonderprogramms „Stadt und Land“	5
4 Welche Maßnahmen werden gefördert?	5
5 Welche weiteren Voraussetzungen für die Förderung sind zu berücksichtigen?	7
6 Durchführung von Sicherheitsaudits	7
7 Auslegung des Begriffs „Radverkehrskonzept“	7
8 Umgang mit länderübergreifenden Vorhaben	7
9 Verteilung der Bundesmittel auf die Länder	7
10 Verpflichtungsermächtigungen (VE) des Bundes bei Finanzhilfen	8
11 Auslegung 30-Tage-Frist – Weiterleitung der Bundesmittel durch die Länder	8
12 Vorgaben des Bundes zur Wirtschaftlichkeit	8
13 Nachweis CO ₂ -Einsparung	8
14 Maßnahmenkennzeichnung und öffentlichkeitswirksame Kommunikation	9
II. Verfahren	10
15 Ablauf des Verfahrens	10
16 Können Planungsbüros Förderanträge für Kommunen stellen?	10
17 Laufzeit	10
18 Vorzeitiger Maßnahmenbeginn	10
19 Wie hoch ist die Förderquote?	10
20 Kumulierung mit anderen Fördermitteln	11
21 Gibt es Höchstbeträge für die Finanzhilfen je Maßnahme?	11
22 Unvorhergesehene Kostensteigerungen bei Umsetzung der Maßnahme	11
23 Ist eine Nutzung von Pauschalen zur Verwaltungsvereinfachung möglich?	11
III. Einzelfragestellungen	12
24 Sind Maßnahmen förderfähig, wenn die Planung bereits im Rahmen anderer Förderprogramme gefördert wird?	12
25 Förderfähigkeit von Kreuzungsbauwerken (Radwegebrücken oder -unterführungen) an Eisenbahnkreuzungen (EKrG-Maßnahmen)	12
26 Förderfähigkeit von Machbarkeitsstudien	12
27 Förderfähigkeit von Konzepten	12
28 Förderfähigkeit von Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit	12
29 Förderung des Ausbaus bestehender Wege gemeinsamer Nutzung – Mischverkehr: landwirtschaftliche Nutzung und Radverkehr	13

30 Ist es auch möglich, einzelne Maßnahmen aus einem überregional erstellten Radverkehrskonzept – unabhängig von der jeweiligen Baulast (ggf. Gemeinde-, Kreis-, Landesstraße) – umzusetzen?	13
31 Ist die Erneuerung oder Sanierung bestehender Radwege förderfähig?	13
32 Förderfähigkeit von Beleuchtungsanlagen und Lichtsignalanlagen (LSA) entlang eines Radwegs an einer Bundesstraße	13
33 Welcher Standard bei der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur ist förderfähig? Sind Maßnahmen, welche über den Mindeststandard hinausgehen auch förderfähig?	14
34 Abweichung vom Mindeststandard, z. B. wassergebundene Decke	14
35 Förderung gemeinsamer Geh- und Radwege	14
36 Fußverkehrsmaßnahmen mit getrennter Führung vom Radverkehr	14
37 Maßnahmen, welche sich nicht in Baulast des Antragstellenden befinden (u.a. Gestattungsverträge)	15
38 Ist der Grunderwerb von Flächen für Fahrradabstellanlagen und -parkhäuser förderfähig?	15
39 Sind Abstellanlagen an Schulen, Kindertageseinrichtungen, etc. förderfähig?	15
40 Sind Abstellanlagen für Tretroller förderfähig?	15
41 Sind Servicestationen förderfähig?	16
42 Sind temporäre Maßnahmen förderfähig?	16
43 Sind Pendlerradrouten mit einer Breite von 3 m, welche keine Radschnellwege sind, förderfähig?	16
44 Sind touristische Radwege förderfähig?	16
45 Sind Zählstellen förderfähig?	16
46 Sind Wegweisungssysteme förderfähig?	16

Übersicht des Zusammenwirkens von Bund, Ländern und Gemeinden



*Genehmigungsverlauf:    

I. Allgemeines

1 Rolle des Bundes und der Länder

Die Verwaltungsvereinbarung zum Sonderprogramm "Stadt und Land" bildet die Grundlage und den Rahmen für die Ausreichung und Verteilung der Finanzhilfen des Bundes. Der Bund stellt damit sicher, dass die Finanzhilfen für die Planung und den Bau von hochwertigen, sicheren und leistungsfähigen Radverkehrsinfrastrukturen eingesetzt werden. Die konkrete Ausgestaltung und Festlegung der Fördermodalitäten übernehmen die Länder in Eigenverantwortung und entscheiden hier nach eigenem Ermessen. Die landeseigenen Förderbedingungen regeln die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme.

2 Hintergrund des Finanzhilfeprogramms

Der Bund stellt den Ländern seit dem Jahr 2020 bis Ende des Jahres 2030 Finanzhilfen für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ in Höhe von rund 2,3 Milliarden Euro zur Verfügung. Dieses Finanzhilfeprogramm ist Bestandteil des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung. Der Bund unterstützt die Länder und Gemeinden insbesondere zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums bei dem Aufbau eines sicheren, in lückenlosen Netzen geplanten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Radverkehrssystems. Ein solches trägt zu einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität bei, aggregiert Quelle-Ziel-Verkehre, vermeidet Staus und verflüssigt den Verkehr insgesamt. Ziel ist es weiter, dabei sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen das Fahrradfahren sicherer und attraktiver für die Radfahrenden zu gestalten und einen Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad zu erreichen.

3 Ziele des Sonderprogramms „Stadt und Land“

- Aufbau eines sicheren, lückenlosen und baulich möglichst getrennten Radnetzes sowohl in urbanen als auch in ländlichen Räumen
- Bereitstellung moderner Abstellanlagen für Fahrräder
- Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für Lastenräder
- Verkehrsverlagerung durch den Umstieg vom Kfz aufs Fahrrad
- Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele des Bundes durch Einsparung von CO₂

4 Welche Maßnahmen werden gefördert?

Mit den Finanzhilfen des Bundes sollen Investitionen der Länder und Gemeinden in die Radverkehrsinfrastruktur gefördert werden, die ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes erst zu einem späteren Zeitpunkt oder überhaupt nicht getätigt würden. Dieser Nachweis ist mit Vorlage des Verwendungsnachweises durch die Länder zu erbringen. Mit Blick auf ein flächendeckendes Angebot umfasst dies auch interkommunale Maßnahmen, insbesondere Stadt-Umland-Verbindungen einschließlich Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze.

Die Finanzhilfen können insbesondere eingesetzt werden für:

- den Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) sowie Grunderwerb von:

- straßenbegleitenden, vom motorisierten Individualverkehr möglichst getrennten Radwegen (auch als Radfahr- und Schutzstreifen ausgebildet) einschließlich deren baulichen Trennung vom Kfz-Verkehr
- eigenständigen Radwegen
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen
- Radwegebrücken und -unterführungen
- Knotenpunkten, die die Komplexität reduzieren, die Verkehrsströme trennen, eine vollständig gesicherte Führung des Radverkehrs vorsehen und/oder Sichthindernisse konsequent beseitigen
- Bau von Schutzinseln und vorgezogenen Haltelinien
- Fußverkehrsmaßnahmen, welche baulich vom Radverkehr getrennt sind, jedoch im Verbund mit einem finanzierten Radverkehrsvorhaben umgesetzt werden

Hierzu gehören auch die aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlichen Elemente der verkehrstechnischen Ausstattung der Wege einschließlich Beleuchtungsanlagen und wegweisender Beschilderung in Anlehnung an das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr.

- den Neu- Um- und Ausbau der Anlagen des ruhenden Verkehrs einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) für Fahrräder und Lastenräder
 - Abstellanlagen, die eine diebstahlsichere, standfeste und stabile Befestigung von Fahrrädern ermöglichen, wie beispielsweise Anlehnbügel, Doppelstockparksysteme oder Fahrradboxen
 - Fahrradparkhäuser an wichtigen Quellen/Senken des Radverkehrs
- betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses, die Koordinierung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen, getrennte Ampelphasen (Grünphasen) für die unterschiedlichen Verkehrsströme zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs oder des Verkehrsflusses für den Radverkehr
- die Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten durch Dritte (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen, insbesondere dem Fußverkehr. Die Ausgaben hierfür sind als vorweggenommen Planungskosten erst zusammen mit der Umsetzung der ersten daraus folgenden investiven Maßnahme heraus förderfähig.

Nicht förderfähig sind:

- Verwaltungskosten der Länder und Gemeinden (mit Ausnahme der erforderlichen Planungsleistungen Dritter außerhalb der öffentlichen Verwaltung)
- Machbarkeitsstudien und Potenzialanalysen; diese Aufgaben verbleiben beim jeweiligen Vorhabenträger, es sei denn, die daraus resultierende Maßnahme wird tatsächlich umgesetzt – in diesem Fall sind die Ausgaben im Rahmen der umzusetzenden Maßnahme als Vorkosten förderfähig, sofern die Leistungen durch externe Dritte erbracht wurden.
- Radschnellwege im Sinne des Art. 3 Abs. 1 der Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Art. 104b GG i. V. m. § 5b FStrG zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände

5 Welche weiteren Voraussetzungen für die Förderung sind zu berücksichtigen?

Voraussetzung für die Förderung ist, dass die Investition:

- bau- und verkehrstechnisch einwandfrei ist,
- unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,
- eine eigene Verkehrsbedeutung insbesondere für Berufs- oder Alltagsverkehre hat und insgesamt eine positive Prognose hinsichtlich des Verlagerungspotenziales aufweist,
- nicht ausschließlich touristischen Verkehren dient oder zu dienen bestimmt ist,
- die Planung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes oder mindestens eines Radverkehrskonzeptes erfolgt
- dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast der Länder und Gemeinden betrieben und unterhalten werden kann und
- ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes erst zu einem späteren Zeitpunkt oder überhaupt nicht getätigt würde.

6 Durchführung von Sicherheitsaudits

In der Präambel der VV SP „S&L“ ist der Grundsatz festgelegt, dass zur Gewährleistung eines hochwertigen Standards der Radinfrastruktur auch die Durchführung von Sicherheitsaudits gehört. Die Präambel dient der Auslegung der VV. Die konkrete Umsetzung liegt in der Verantwortung und Zuständigkeit der Länder.

7 Auslegung des Begriffs „Radverkehrskonzept“

Der Bund kennt keine Legaldefinition für ein Verkehrskonzept. Die mit den Finanzhilfen umzusetzenden Maßnahmen sollten aber in einen verkehrsplanerischen Gesamtkontext eingebettet sein, um dem Ziel zusammenhängender Netze Rechnung zu tragen. Bezüglich des Umfangs des Konzepts gibt der Bund keine Vorgaben. Für nicht netzbezogene Maßnahmen wie zum Beispiel Radabstellanlagen können geringere Anforderungen gelten.

Die Prüfung und die Anforderungen an den Umfang der Konzepte liegen in der Verantwortung und Zuständigkeit der Länder und sind ggf. in den landeseigenen Förderrichtlinien spezifiziert.

8 Umgang mit länderübergreifenden Vorhaben

Die Durchführung länderübergreifender Vorhaben ist möglich und erwünscht. Die Verwaltungsvereinbarung betont mit Blick auf die Herstellung eines flächendeckenden Angebotes die Bedeutung interkommunaler Maßnahmen, welche Stadt und Umland verbinden. Sofern sich diese Maßnahmen zudem über Landesgrenzen innerhalb der Bundesrepublik erstrecken, kann ein großer Mehrwert erzielt werden. Die federführende Projektkoordination durch ein Land ist dabei wünschenswert. Zuwendungsgeber für die Gemeinden wird jedoch das zuständige Land sein, die entsprechende Teilung des Vorhabens muss nachvollziehbar sein.

9 Verteilung der Bundesmittel auf die Länder

Die prozentuale Verteilung der Finanzhilfen auf die einzelnen Bundesländer kann Art. 1 Abs. 3 der Verwaltungsvereinbarung zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ bzw. dem Nachtrag zur Verwaltungsvereinbarung entnommen werden.

10 Verpflichtungsermächtigungen (VE) des Bundes bei Finanzhilfen

Die VE im Bundeshaushalt 2023 sind überjährige Ermächtigungen des Bundes für den Abschluss von Verträgen bzw. für die Bewilligung von Projekten. Sie sind vom Parlament dafür vorgesehen, dass der Bund selbst Verpflichtungen in entsprechender Höhe für Folgejahre eingehen kann; in diesem Fall für den Nachtrag zur VV SP „S&L“. Eine Weiterleitung von VE aus dem Bundestitel für Finanzhilfen an die Landesministerien ist haushaltsrechtlich nicht möglich. Über den Nachtrag zur VV SP „S&L“ haben die Länder die Zusage zur Finanzierung ihrer Projekte mit Finanzhilfen des Bundes für den Zeitraum bis 2030 erhalten. Nach jeweiligem Haushaltsrecht der Länder können dafür ggfs. eigene VE im Landeshaushalt bereitgestellt werden. Im Bewirtschaftungsschreiben bzw. im Informationsschreiben des Bundes wurden die Mittel für die einzelnen Haushaltsjahre ausgewiesen.

11 Auslegung 30-Tage-Frist – Weiterleitung der Bundesmittel durch die Länder

Gemäß Art. 11 Abs. 2 VV SP "S&L" leiten die Länder die Mittel des Bundes unverzüglich, spätestens innerhalb von 30 Tagen weiter. Folgende Verfahrensweise ist in Auslegung der 30-Tage-Frist in Verbindung mit den landeseigenen Regelungen möglich: Der Rahmen der VV SP „S&L“ wird grundsätzlich bei einer maximalen landeseigenen Verausgabungsfrist von sechs Monaten für die Zuwendungsempfängenden eingehalten. Die Gesamtverausgabungsfrist für abgerufene Finanzhilfen beträgt somit 30 Tage plus landeseigene Frist (max. sechs Monate). Dies ist als Gesamtfrist zu verstehen; eine Weiterleitung der Finanzhilfen an die Letztempfängenden innerhalb von 30 Tagen wird als Regelfall angenommen, kann im Einzelfall aber auch später erfolgen. Diese Verspätung verlängert jedoch nicht die o.g. Gesamtverausgabungsfrist. Nach deren Ablauf müssen die abgerufenen Finanzhilfen durch den Letztempfängenden verausgabt sein. Bei Überschreiten dieser Frist ist ein Verzinsungsanspruch des Bundes gegenüber dem Land zu prüfen, sofern für diesen Zeitraum eine Zinserhebung nicht durch das Land gegenüber der Kommune geltend gemacht werden kann. Die Verantwortung für die Einhaltung der Gesamtverausgabungsfrist liegt bei den Ländern.

12 Vorgaben des Bundes zur Wirtschaftlichkeit

Die Finanzhilfen sind zweckentsprechend sowie wirtschaftlich und sparsam zu verwenden. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist verfassungsrechtlich in Art. 114 GG normiert. Er konkretisiert sich in den haushaltsrechtlichen Regelungen des Bundes und der Länder, vgl. § 7 BHO bzw. § 7 LHO. Die Prüfung der Länder erfolgt im Zuge ihrer eigenen Antragsprüfung und Feststellung der förderfähigen Ausgaben der Maßnahmen. Eine allgemeingültige Aussage zur Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen lässt sich durch den Bund nicht treffen. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen könnte sich z. B. aus vorangegangenen Machbarkeitsstudien ableiten und nachweisen lassen. Grundsätzlich ist sicherzustellen, dass jeder Maßnahme eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vorausgeht, welche in einem angemessenen Verhältnis zur Größe des Vorhabens steht. Mindestinhalte und Aufbau der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden durch den Bund nicht vorgegeben. Unterstellt wird eine Anwendung der regelmäßig bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen aus den kommunalen oder landeshaushalten angewandten Wirtschaftlichkeitsprüfungen bzw. -betrachtungen.

13 Nachweis CO₂-Einsparung

Als Berechnungsgrundlage für die Verringerung der CO₂-Emissionen stellen die Länder dem Bund die Daten, die bereits erhoben wurden, sowie Prognosedaten der Länder hinsichtlich der erwarteten Verkehrsverlagerung durch die jeweils geförderte Maßnahme bereit. Der Bund beabsichtigt die Vergabe einer Studie, in der auf Grundlage dieser Daten die CO₂-Einsparung im Straßenverkehr durch das Sonderprogramm ermittelt werden soll.

Die Finanzhilfen werden regelmäßig durch den Bund im Zusammenwirken mit den Ländern evaluiert. Hierbei wird u.a. der Beitrag der Maßnahmen zu den Klimaschutzzielen des Bundes bewertet. Eine wesentliche Grundlage der Evaluierung ist die jährliche Bereitstellung von Informationen zu abgeschlossenen Maßnahmen durch die Länder an den Projektträger (BALM). Die Gewinnung sonstiger, für die Evaluierung unabdingbarer Informationen hat so zu erfolgen, dass die beteiligten Stellen möglichst gering belastet werden.

Die Länder machen im Rahmen ihrer Förderbedingungen konkrete Vorgaben, welcher Nachweis der Gemeinden und Gemeindeverbände hierfür erforderlich ist. Die Länder sind in diesen Fragen für die Gemeinden und Gemeindeverbände zuständig. Eine Liste mit den jeweiligen Ansprechpersonen der Länder steht auf der Homepage des Projektträgers (BALM) zum Download zur Verfügung.

14 Maßnahmenkennzeichnung und öffentlichkeitswirksame Kommunikation

Nach Art. 10 der VV SP „S&L“ i.V.m. Nachtrag zur VV vom 25.07.2023 ist die Kofinanzierung des Bundes in der öffentlichen Kommunikation (z.B. Pressemitteilungen, Veröffentlichungen, Internet, Veranstaltungen) angemessen darzustellen. Weiterhin ist die Ausweisung der Kofinanzierung durch den Bund grundsätzlich während des Baus bis zum Abschluss der jeweiligen Maßnahme verpflichtend. Die Kennzeichnung hat in geeigneter Form zu erfolgen und kann auch temporär umgesetzt werden (bspw. durch Bautafeln, Plakate o.Ä.). Nach Abschluss einer Maßnahme ist die Bundesförderung bei ausgewählten Maßnahmen dauerhaft auszuweisen.

Die Vorgaben zur öffentlichkeitswirksamen Kommunikation werden wie folgt konkretisiert:

- **Presseinformationen:**
Der Bund ist bei Publikationen einzubinden (bspw. anlässlich von Bescheidübergaben, Spatenstichen, Kommunikation von Projektfortschritten etc.). Diese müssen den Hinweis auf die Kofinanzierung des Bundes enthalten.
- **Durchführung öffentlichkeitswirksamer Termine:**
Damit eine Beteiligung des Bundes geprüft werden kann, ist eine frühzeitige Information der Länder wünschenswert, dies gilt für repräsentative öffentlichkeitswirksame Termine (v. a. Spatenstiche, Eröffnungen von Radverkehrsanlagen)

Für die dauerhafte Maßnahmenkennzeichnung gilt folgende gesonderte Festlegung (20%-Quote):

- Im Rahmen der Meldung der zweckentsprechenden Inanspruchnahme der Mittel zum 1. April eines jeden Jahres (Formblatt 3) teilen die Länder mit, welche Maßnahmen für eine dauerhafte Kennzeichnung vorgesehen sind.
- Eine dauerhafte Kennzeichnung mittels Förderplatten oder Hinweistafeln soll nach Abschluss für mindestens 20 % aller im jeweiligen Land durch das SP „S&L“ kofinanzierten Projekte an gut sichtbaren Orten an oder in unmittelbarer Nähe zur Maßnahme vorgenommen werden.
- Dabei ist die Verwendung des BMV-Logos sowie des Logos des Sonderprogramms „Stadt und Land“ unter Berücksichtigung der Mastervorlage verbindlich (Veränderungen der Logos, bspw. der Wortbildmarke durch Weglassen des Zusatzes „gefördert durch“ ist hierbei ausdrücklich nicht zulässig).
- Die dauerhafte Kennzeichnung der Vorhaben im Rahmen der 20%-Quote ist unabhängig von der temporären Maßnahmenkennzeichnung während des Baus, welche grundsätzlich für alle Vorhaben gilt.

II. Verfahren

15 Ablauf des Verfahrens

Eine Antragstellung durch die Gemeinden und Gemeindeverbände erfolgt beim zuständigen Land auf Grundlage der jeweils landeseigenen Förderbedingungen. Eine Liste mit den zuständigen Ansprechstellen der Länder steht auf der Homepage des Projektträgers (BALM) zum Download zur Verfügung. Weitere Einzelheiten zum Verfahren und zu den Förderregularien entnehmen Sie bitte der Veröffentlichung des zuständigen Landes.

16 Können Planungsbüros Förderanträge für Kommunen stellen?

Die Regelung, wer zur Antragstellung berechtigt ist, wird durch die Länder getroffen. Es erfolgen keine gesonderten Vorgaben durch den Bund.

17 Laufzeit

Die Finanzhilfen stehen entsprechend des Bundeshaushaltes 2023 bis zum Ende des Jahres 2030 zur Verfügung. Diese können für Projekte mit einer Laufzeit bis 31.12.2030 eingesetzt werden. Projekte, deren zeitliche Gesamtumsetzbarkeit bis zum 31.12.2030 infrage steht, können in Teilprojekte getrennt werden, sofern dies sinnvoll möglich ist. In diesem Fall sind auch Teilprojekte bis zum 31.12.2030 förderfähig.

Sollten bewilligte Projekte nicht bis zum 31.12.2030 abgeschlossen werden, haben die jeweiligen Länder und/oder Gemeinden für eine zeitnahe Fertigstellung und Ausfinanzierung der Projekte Sorge zu tragen. Die Finanzhilfen können in diesem Fall nur für Leistungen eingesetzt werden, die bis zum 31.12.2030 erbracht worden sind.

18 Vorzeitiger Maßnahmenbeginn

Für Maßnahmen, denen ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn nach Landeshaushaltsrecht gewährt wurde und die im Rahmen der Anmeldung nicht von der Förderung ausgeschlossen wurden, können Finanzhilfen frühestens ab Gültigkeit der VV in Anspruch genommen werden.

Die vorzeitige Inanspruchnahme von Planungsleistungen hat demzufolge keine Auswirkungen auf die Gewährung der Finanzhilfen des Bundes, sofern dies mit dem ländereigenen Haushaltsrecht und ggfs. Förderprogrammen/-richtlinien vereinbar ist.

19 Wie hoch ist die Förderquote?

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 75 v. H., bei finanzschwachen Kommunen¹ und strukturschwachen Regionen² mit einem Höchstsatz in Höhe von bis zu 90 v. H. der förderfähigen Ausgaben.

¹ Finanzschwache Kommunen sind solche, die nach dem jeweiligen Landesrecht ein Haushaltssicherungskonzept aufstellen müssen oder eine vergleichbare finanzschwache Haushaltssituation nachweisen können.

² Nach den Eckpunkten der Bundesregierung zur Umsetzung der strukturpolitischen Empfehlungen der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ für ein „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ vom 22.05.2019 (<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/eckpunkte-strukturwandel.html>)

20 Kumulierung mit anderen Fördermitteln

Der Landesanteil kann sowohl aus Mitteln des Landeshaushalts wie auch aus kommunalen Haushalten aufgebracht werden. Die Länder tragen dafür die Sorge, dass bei förderungsfähigen Maßnahmen in der Baulast der Gemeinden die jeweilige Gemeinde einen angemessenen Eigenanteil trägt. Soweit es die förderfähige Maßnahme betrifft, darf der Eigenanteil des Landes oder der Gemeinde nicht durch andere Förderprogramme des Bundes oder der Europäischen Union (EU) ersetzt werden.

21 Gibt es Höchstbeträge für die Finanzhilfen je Maßnahme?

Etwaige Höchstbeträge ergeben sich aus den Förderbedingungen der Länder; es erfolgen keine gesonderten Vorgaben durch den Bund.

22 Unvorhergesehene Kostensteigerungen bei Umsetzung der Maßnahme

Im Rahmen ihrer Mitteilungspflicht müssen die Gemeinden bzw. Gemeindeverbände absehbare Kostensteigerungen bei der Umsetzung von Maßnahmen der Bewilligungsstelle (Land) mitteilen, diese entscheidet über die Förderfähigkeit der Kostensteigerung.

23 Ist eine Nutzung von Pauschalen zur Verwaltungsvereinfachung möglich?

Einzelheiten zur Nutzung von Pauschalen werden im Rahmen der landeseigenen Förderbedingungen festgelegt. Sollten die Länder zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwandes Pauschalen zur Feststellung der Planungskosten oder der zuwendungsfähigen Investitionskosten einer förderfähigen Maßnahme in ihren Länderprogrammen zur Radverkehrsinfrastrukturförderung verwenden, werden diese Pauschalen als Grundlage für die Abrechnung der Förderung durch den Bund akzeptiert.

III. Einzelfragestellungen

24 Sind Maßnahmen förderfähig, wenn die Planung bereits im Rahmen anderer Förderprogramme gefördert wird?

Sofern die Planungsleistungen als abgeschlossene Maßnahme betrachtet werden können, die bauliche Umsetzung noch nicht begonnen hat und die Finanzierung dafür noch nicht aus einem öffentlichen Haushalt bereitgestellt wurde, ist eine Beantragung für die bauliche Umsetzung im Rahmen des Sonderprogramms möglich.

25 Förderfähigkeit von Kreuzungsbauwerken (Radwegebrücken oder -unterführungen) an Eisenbahnkreuzungen (EKrG-Maßnahmen)

Für den Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur bei Brücken und Unterführungen an Eisenbahnkreuzungen gibt es ein eigenes Förderprogramm nach § 17 EKrG, welches als Lex-specialis vorrangig zu nutzen ist. Im Falle einer Überzeichnung oder Ablehnung im Förderprogramm nach § 17 EKrG sowie fehlender Landesförderung (Zuwendungen der Länder für die anteilige Finanzierung der kreuzungsbedingten Kosten) ist im Ausnahmefall eine Antragstellung und Prüfung der Fördermöglichkeit im SP „S&L“ möglich. Für Zuwegungen zu den Kreuzungsbauwerken erfolgt weiterhin die Gewährung von Finanzhilfen im Rahmen des SP „S&L“. Eine Kumulierung der Finanzhilfen des SP „S&L“ für den Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur bei Brücken und Unterführungen an Eisenbahnkreuzungen mit einer Förderung des Ablösebetrags über das EKrG ist nicht möglich.

26 Förderfähigkeit von Machbarkeitsstudien

Machbarkeitsstudien und Potenzialanalysen verbleiben Aufgabe des jeweiligen Maßnahmenträgers und sind grundsätzlich nicht förderfähig, es sei denn, die daraus resultierende Maßnahme wird tatsächlich umgesetzt – in diesem Fall sind die Ausgaben im Rahmen der umzusetzenden Maßnahme als Vorkosten förderfähig, sofern die Leistungen durch externe Dritte erbracht wurden.

27 Förderfähigkeit von Konzepten

Erforderliche Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) sind in Kombination mit der Umsetzung von Maßnahmen im Sinne des Sonderprogramms „Stadt und Land“ grundsätzlich förderfähig, reine Planungsleistungen jedoch nicht. Die Ausgaben für vorweggenommene Planungskosten sind erst zusammen mit der Umsetzung der daraus folgenden investiven Maßnahme heraus förderfähig. Eine Aufteilung in Teilprojekte gem. Nr. 17 FAQ (Laufzeit) ist nach Rücksprache mit dem Projektträger (BALM) einzelfallbezogen möglich.

28 Förderfähigkeit von Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit

Hier muss zwischen projektbezogener und übergreifender Öffentlichkeitsarbeit unterschieden werden. Vorhabenbezogene Öffentlichkeitsarbeit kann als Teil der zu finanzierenden Ausgaben betrachtet werden, sofern diese für die Umsetzung der Maßnahme zwingend erforderlich ist und es sich nicht um Verwaltungsausgaben der Länder und Gemeinden handelt. Ausschlaggebend sind hier zudem die landeseigenen Förderbedingungen. Die Prüfung der Angemessenheit der vorhabenbezogenen Öffentlichkeitsarbeit liegt in der Verantwortung und Zuständigkeit der Länder. Eine gesonderte Ausweisung dieser Ausgaben gegenüber dem Projektträger (BALM) ist nicht vorgesehen.

29 Förderung des Ausbaus bestehender Wege gemeinsamer Nutzung – Mischverkehr: landwirtschaftliche Nutzung und Radverkehr

Zielstellung des Bundes ist grundsätzlich die Herstellung einer getrennten Verkehrsführung. Sofern die Herstellung eines gesonderten Radwegs im Außenbereich unverhältnismäßig wäre (z.B. wegen zusätzlicher Flächeninanspruchnahme, Eingriffe in Natur und Umwelt, Aufwände und Schwierigkeiten beim Grunderwerb etc.) und soweit sich eine gemeinsame Nutzung eines landwirtschaftlichen Weges anbietet, liegt es in der Zuständigkeit der Länder, die ausnahmsweise gemeinsame Führung gegenüber dem Projektträger (BALM) begründet darzustellen. Ausschlaggebend ist zudem, dass die Förderbestimmungen des jeweiligen Landes, über das die Finanzhilfen des Bundes ausgereicht werden, die Förderung gemeinsam genutzter Wege vorsehen. Grundsätzlich höchstens förderfähig sind aufgrund des Haushaltstitels die auf den Radverkehr entfallenden Anteile. Diesen Anteil legen die Länder im Rahmen ihres Ermessens fest; der Bund bestimmt nur den Mindeststandard und damit auch die Mindestbreiten. Die Länder können also grundsätzlich auch breitere Radwege unter Inanspruchnahme der Mittel des SP „S&L“ fördern, wenn diese Breite mit Blick auf die Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit der Investition für den Radverkehr erforderlich ist.

30 Ist es auch möglich, einzelne Maßnahmen aus einem überregional erstellten Radverkehrskonzept – unabhängig von der jeweiligen Baulast (ggf. Gemeinde-, Kreis-, Landesstraße) – umzusetzen?

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen aus einem übergreifenden Konzept ist grundsätzlich förderfähig im Sinne der Verwaltungsvereinbarung. Einzelheiten hierzu ergeben sich aus den Förderbedingungen der Länder; es erfolgen keine gesonderten Vorgaben durch den Bund.

31 Ist die Erneuerung oder Sanierung bestehender Radwege förderfähig?

Grundsätzlich sind Erneuerung und Sanierung bestehender Radverkehrsinfrastruktur nicht Ziel des Sonderprogramms und obliegen dem Baulastträger. Handelt es sich jedoch um eine grundlegende Erneuerung, kann dies ausnahmsweise unter dem Begriff „Ausbau“ subsumiert werden. Die grundlegende Erneuerung muss zudem die Herstellung eines Radwegs zum Ziel haben, der die aktuellen technischen Mindeststandards sowie alle weiteren in der VV genannten Voraussetzungen erfüllt. Die jeweiligen Vorgaben und Förderbedingungen der Länder sind zu berücksichtigen.

32 Förderfähigkeit von Beleuchtungsanlagen und Lichtsignalanlagen (LSA) entlang eines Radwegs an einer Bundesstraße

Für Beleuchtungsanlagen entlang eines Radwegs an einer Bundesstraße können grundsätzlich Finanzhilfen im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gewährt werden. Eine solche Beleuchtungsanlage gilt nicht als „Zubehör“ zu einer Bundesstraße nach § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG. Der Bund trägt somit für die Beleuchtungsanlage nicht die Baulast; die Zuständigkeit für die Beleuchtungsanlage liegt bei der Gemeinde. Hinsichtlich der Förderfähigkeit der Maßnahme muss sichergestellt sein, dass die Beleuchtungsanlage aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich ist und somit ein Bedarf für die Errichtung besteht (vgl. Art. 3 Abs. 2 S. 3 VV SP „S&L“). Ergänzend sind die jeweiligen Vorgaben und Förderbedingungen der Länder zu berücksichtigen.

Lichtsignalanlagen dagegen sind als „Zubehör“ einer Bundesstraße nach § 1 Abs. 4 Nr. 3 FStrG einzustufen, die Baulast für diese Verkehrsanlagen trägt somit allein der Bund. Aufgrund der fehlenden Zuständigkeit der Gemeinde ist hier keine Gewährung von Finanzhilfen im Rahmen des Sonderprogramms möglich. Betroffenen Gemeinden wird empfohlen, sich hinsichtlich der Errichtung von Lichtsignalanlagen an die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde zu wenden.

33 Welcher Standard bei der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur ist förderfähig? Sind Maßnahmen, welche über den Mindeststandard hinausgehen auch förderfähig?

Zur Gewährleistung eines für alle Nutzergruppen attraktiven Radverkehrs mit hoher objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit muss die Radverkehrsinfrastruktur einen durchgehend hochwertigen Standard aufweisen; dazu gehört auch die Durchführung entsprechender Sicherheitsaudits. Hochwertiger Standard bedeutet, dass mindestens nach den bundesweit anerkannten technischen Regelwerken, die durch länderspezifische Regelwerke ergänzt werden können, geplant und gebaut wird. Maßnahmen, die über den Mindeststandard hinausgehen, sind somit auch förderfähig. Die Gewährleistung des hochwertigen Standards gilt entsprechend für Fußverkehrsmaßnahmen.

34 Abweichung vom Mindeststandard, z. B. wassergebundene Decke

Zur Gewährleistung eines für alle Nutzergruppen attraktiven Radverkehrs mit hoher objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit muss die Radverkehrsinfrastruktur einen durchgehend hochwertigen Standard aufweisen. Hochwertiger Standard bedeutet, dass mindestens nach den bundesweit anerkannten technischen Regelwerken, die durch länderspezifische Regelwerke ergänzt werden können, geplant und gebaut wird. Sofern ausnahmsweise, z.B. aus Gründen des Natur- oder Denkmalschutzes, eine Asphaltierung nicht zulässig ist, ist eine Einzelfallbegründung erforderlich. Ausschlaggebend ist zudem, ob die Förderung, z.B. einer wassergebundenen Decke, einer Pflasterung oder des Abschleifens von Natursteinpflasterung, den Förderbestimmungen der Länder, über die die Finanzhilfen des Bundes ausgereicht werden, entspricht. Hiervon unbenommen ist jedoch die in der VV SP „S&L“ getroffene Festlegung, dass anerkannte technische Regelwerke eingehalten werden müssen.

35 Förderung gemeinsamer Geh- und Radwege

Zielstellung des Bundes ist eine getrennte Verkehrsführung. Sofern die Herstellung eines getrennten Radweges nicht anders lösbar ist als über einen gemeinsamen Geh- und Radweg (z.B. aus Platzgründen, außerorts) oder unverhältnismäßig wäre, ist die gemeinsame Führung im Einzelfall begründet darzustellen. Ausschlaggebend ist zudem, ob eine Förderung gemeinsamer Geh- und Radwege mit den Förderbestimmungen der Länder, über die die Finanzhilfen des Bundes ausgereicht werden, entspricht. Für diese Maßnahmen gilt aufgrund der untergeordneten Bedeutung des Fußverkehrs zudem eine durch den Bund festgelegte finanzielle Obergrenze.

36 Fußverkehrsmaßnahmen mit getrennter Führung vom Radverkehr

Die Gewährung von Finanzhilfen ist für Fußverkehrsmaßnahmen möglich, welche baulich vom Radverkehr getrennt sind. Die Finanzierung kann nur bei gemeinsam geplanten und gebauten Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen mit inhaltlichem Verbund erfolgen, dabei sind getrennt geführte Maßnahmen für den Fußverkehr im Rahmen der Maßnahmenanmeldung gesondert auszuweisen. Zur Verwaltungsvereinfachung müssen Maßnahmen für den Fußverkehr innerhalb von Brücken/Unterführungen, Knotenpunkten (inkl. Querungshilfen) und Fahrradstraßen/-zonen, die sich aufgrund des Neu-, Um- und Ausbaus der Radinfrastruktur ergeben, nicht gesondert ausgewiesen werden. Ausschlaggebend für die Gewährung der Finanzhilfen ist zudem, ob eine Förderung des Fußverkehrsanteils mit den Förderbestimmungen des jeweiligen Landes, über die die Finanzhilfen des Bundes ausgereicht werden, vereinbar ist. Für diese Maßnahmen gilt aufgrund der untergeordneten Bedeutung des Fußverkehrs zudem eine durch den Bund festgelegte finanzielle Obergrenze.

37 Maßnahmen, welche sich nicht in Baulast des Antragstellenden befinden (u.a. Gestattungsverträge)

Ob die Finanzhilfen auch für Maßnahmen, welche sich nicht in Baulast des Antragstellenden befinden, eingesetzt werden können, richtet sich nach den Vorgaben und Förderbedingungen der Länder. Die Länder sind für die zweckentsprechende und nachhaltige Verwendung der Mittel zuständig. Sofern die Nutzungsdauer vertraglich festgelegt wird und mindestens der Dauer der Zweckbindungsfrist entspricht, können aus Sicht des Bundes grundsätzlich auch solche Maßnahmen mit Finanzhilfen gefördert werden. Als Richtwerte für Zweckbindungsfristen wird in Anlehnung an die AfA-Tabellen des Bundesministeriums der Finanzen die angegebene betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer anerkannt, soweit keine landesspezifische Regelung existiert.

38 Ist der Grunderwerb von Flächen für Fahrradabstellanlagen und -parkhäuser förderfähig?

Die für den Grunderwerb anfallenden Ausgaben sind in der VV SP "S&L" ausschließlich in Artikel 3 Absatz 2 lit. a) im Zuge der Herstellung von Radwegen genannt. Artikel 3 Absatz 2 lit. a) ff. der VV SP "S&L" wird jedoch eingeleitet mit "Finanzhilfen können insbesondere eingesetzt werden für". Die Aufzählung ist somit nicht abschließend.

Mit Blick auf die Zielstellung des Sonderprogramms, zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs und der Förderung multimodaler Verkehre, müssen gleichfalls geeignete und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Die für den Grunderwerb von Flächen zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen entstehenden Ausgaben werden daher im Sinne des Sonderprogramms vom Bund als förderfähig beurteilt.

Die abschließende Entscheidung über die förderfähigen Ausgaben der Maßnahmen trifft das jeweilige Bundesland auf Grundlage der landesspezifischen haushalts- und förderrechtlichen Grundlagen.

Die Verhältnismäßigkeit zwischen den für Grunderwerb und Herstellung entstehenden Ausgaben soll gewahrt bleiben. Der Grunderwerb ist ausschließlich in direktem Zusammenhang mit der baulichen Umsetzung der Maßnahme förderfähig. Der ausschließliche Erwerb von Flächen zur perspektivischen Herstellung von Fahrradabstellanlagen ist nicht Zweck des Sonderprogramms.

39 Sind Abstellanlagen an Schulen, Kindertageseinrichtungen, etc. förderfähig?

Zu den förderfähigen Maßnahmen zählen Radabstellanlagen, die grundsätzlich jederzeit öffentlich zugänglich sind. Radabstellanlagen können darüber hinaus auch dann gefördert werden, wenn sie nur zu bestimmten Öffnungszeiten frei zugänglich sind, wie z.B. Radabstellanlagen an Schulen. Ergänzend dazu richtet sich die Förderung nach den Vorgaben und Förderbedingungen der Länder.

40 Sind Abstellanlagen für Tretrroller förderfähig?

Zu den förderfähigen Maßnahmen der VV SP „S&L“ zählen Radabstellanlagen für Fahrräder. Abstellanlagen für Tretrroller sind von der VV SP „S&L“ nicht ausdrücklich umfasst. In begründeten Einzelfällen, v. a. an Grundschulen, können jedoch im Verbund mit Abstellanlagen für Fahrräder auch Abstellanlagen für Tretrroller kofinanziert werden. Die jeweiligen Vorgaben und Förderbedingungen der Länder sind zu berücksichtigen.

41 Sind Servicestationen förderfähig?

Für Servicestationen, die Bestandteil der Netzplanung sind bzw. dem Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes dienlich sind, können im Rahmen des SP „S&L“ grundsätzlich Finanzhilfen gewährt werden. Voraussetzung ist eine geeignete Standortwahl. Diese ergibt sich insbesondere im Zusammenhang mit der Herstellung von Abstellanlagen, an bereits bestehenden Abstellanlagen sowie an hochfrequentierten und öffentlich zugänglichen Standorten. Standorte von Servicestationen an Radschnellwegen sind als geeignete hochfrequentierte und öffentlich zugängliche Standorte anzusehen. Entsprechende Servicestationen an Radschnellwegen können über SP „S&L“ gefördert werden, da diese nicht explizit Fördergegenstand der VV Radschnellwege sind.

Bei der Förderung von Servicestation ist in jedem Fall eine kurze Begründung gegenüber dem Projektträger (BALM) erforderlich, da Servicestationen nicht explizit in Art. 3 Abs. 2 VV SP „S&L“ genannt sind.

42 Sind temporäre Maßnahmen förderfähig?

Die Förderfähigkeit temporärer Maßnahmen ist gegeben, sofern die Länder – beispielsweise auf dem Wege einer entsprechenden Auflage im Zuwendungsbescheid – sicherstellen, dass die mit den Finanzhilfen umgesetzte temporäre Maßnahme bis zum 31.12.2030 in eine bau- und verkehrstechnisch einwandfreie sowie dauerhafte, verkehrssichere und nachhaltige Radverkehrsinfrastruktur überführt wird. Für die Herstellung der dauerhaften Radverkehrsinfrastruktur können grundsätzlich auch die Finanzhilfen des Sonderprogramms „Stadt & Land“ eingesetzt werden.

43 Sind Pendlerradrouen mit einer Breite von 3 m, welche keine Radschnellwege sind, förderfähig?

Pendlerrouen, die nicht den Kriterien von Radschnellwegen entsprechen und auch nicht als solche hergestellt und bezeichnet werden (sollen), sind im Rahmen des Sonderprogramms grundsätzlich förderfähig.

44 Sind touristische Radwege förderfähig?

Der Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) von Radverbindungen ist grundsätzlich förderfähig, sofern diese nicht ausschließlich einem touristischen Zweck dienen – die diesbezügliche Bewertung der Förderfähigkeit wird von den jeweiligen Ländern vorgenommen.

45 Sind Zählstellen förderfähig?

Finanzhilfen aus dem Sonderprogramm sollen der Planung und Umsetzung baulicher Anlagen (investive Maßnahmen) dienen. Zählstellen sind daher im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ grundsätzlich nicht förderfähig.

46 Sind Wegweisungssysteme förderfähig?

Planungskosten Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) für Beschilderungen sowie die Beschilderungen selbst sind als Teil der herzustellenden Radinfrastruktur im Rahmen des Sonderprogramms grundsätzlich förderfähig. Die konkrete Förderentscheidung trifft das zuständige Land.