



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

FAQ

Sonderprogramm „Stadt und Land“

Stand: 01.01.2023

Inhaltsverzeichnis

1	Was ist der Hintergrund des Förderprogramms?	4
2	Was sind die Ziele des Sonderprogramms „Stadt und Land“?	4
3	Welche Maßnahmen werden gefördert?	4
4	Welche weiteren Voraussetzungen für die Förderung einer Investition sind zu berücksichtigen?	5
5	Welcher Standard bei der Radverkehrsinfrastruktur ist förderfähig? Sind Maßnahmen, welche über den Mindeststandard hinausgehen auch förderfähig?	5
6	Wie hoch ist die Förderquote?	6
7	Wie verteilen sich die Bundesmittel auf die Länder?	6
8	Ist eine Kumulierung mit anderen Fördermitteln zulässig?	6
9	Rolle Bund und Land	6
10	Wie läuft das Verfahren ab? Wie und ab wann können Gemeinden einen Antrag auf Förderung einreichen?	6
11	Wie wird mit länderübergreifenden Vorhaben umgegangen?	7
12	Ist es auch möglich, einzelne Maßnahmen aus einem überregional erstellten Radverkehrskonzept – unabhängig von der jeweiligen Baulast (ggf. Gemeinde-, Kreis-, Landesstraße) – umzusetzen?	7
13	Ist eine Nutzung von Pauschalen zur Verwaltungsvereinfachung möglich?	7
14	Vorzeitiger Maßnahmenbeginn	7
15	Gibt es Höchstbeträge für die Finanzhilfen je Maßnahme?	7
16	Können die Finanzhilfen für bauliche Maßnahmen beantragt werden, wenn die Planung für diese Maßnahmen bereits im Rahmen anderer Förderprogramme gefördert werden?	7
17	Auslegung des Begriffs „Radverkehrskonzept“	8
18	Förderung gemeinsamer Geh- und Radwege	8
19	Förderung des Ausbaus bestehender Wege gemeinsamer Nutzung – Mischverkehr: landwirtschaftliche Nutzung und Radverkehr	8
20	Maßnahmen, welche sich nicht in Baulast des Antragstellenden befinden	8
21	Ist die Erneuerung oder Sanierung bestehender Radwege förderfähig?	9
22	Sind Pendlerradrouuten mit einer Breite von 3 m, welche keine Radschnellwege sind, im Rahmen des Sonderprogramms förderfähig?	9
23	Wie soll die CO ₂ -Einsparung nachgewiesen werden?	9
24	Gibt es Vorgaben des Bundes zur Wirtschaftlichkeit?	9
25	Können Planungsbüros Förderanträge für Kommunen stellen?	9
26	Sind reine Konzepte förderfähig?	10
27	Sind Machbarkeitsstudien förderfähig?	10
28	Sind Zählstellen im Rahmen des Sonderprogramms förderfähig?	10
29	Sind Abstellanlagen an Schulen, Kindertageseinrichtungen, etc. förderfähig?	10
30	Sind Servicestationen förderfähig?	10
31	Sind temporäre Maßnahmen förderfähig?	10
32	Ist der Grunderwerb von Flächen für Fahrradabstellanlagen und -parkhäuser förderfähig?	11
33	Sind touristische Radwege förderfähig?	11
34	Sind Wegweisungssysteme im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ förderfähig?	11

35	Wie kann mit unvorhergesehenen Kostensteigerungen bei der Umsetzung der Maßnahme umgegangen werden?	11
36	Durchführung von Sicherheitsaudits	11
37	Verpflichtungsermächtigungen (VE) des Bundes bei Finanzhilfen	12
38	Auslegung 30-Tage-Frist – Weiterleitung der Bundesmittel durch die Länder	12
39	Laufzeit	12
40	Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 – Umgang mit Maßnahmenschwerpunkten	12
41	Ist bei Sanierungsmaßnahmen (KSP 2022) ein Radverkehrskonzept erforderlich? Gelten die gleichen Standards wie in der VV SP „S&L“ festgelegt?	13

1 Was ist der Hintergrund des Förderprogramms?

Der Bund stellt den Ländern bis zum Ablauf des Jahres 2023 Finanzhilfen in Höhe von bis zu 657 Mio. Euro für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ 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.

2 Was sind die 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

3 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 nach dem Jahr 2023 oder überhaupt nicht getätigt würden. 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

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 erforderlich Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) für Fahrräder und Lastenräder
 - Abstellanlagen, die eine diebstahlsichere, standfeste und stabile Befestigung von Fahrrä-

dem 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 vorweggenommene 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
- 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

4 Welche weiteren Voraussetzungen für die Förderung einer Investition 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 und
- dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast der Länder und Gemeinden betrieben und unterhalten werden kann.

5 Welcher Standard bei der Radverkehrsinfrastruktur 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.

6 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. Abweichend davon beteiligt sich der Bund befristet bis zum 31. Dezember 2021 an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 80 v. H. der förderfähigen Ausgaben. Der erhöhte Regelfördersatz von 80 v. H. gilt für Vorhaben mit Maßnahmenbeginn bzw. Bewilligung der Maßnahme bis zum 31. Dezember 2021.

7 Wie verteilen sich die 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“ entnommen werden.

8 Ist eine Kumulierung mit anderen Fördermitteln zulässig?

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.

9 Rolle Bund und Land

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.

10 Wie läuft das Verfahren ab? Wie und ab wann können Gemeinden einen Antrag auf Förderung einreichen?

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 BALM-Homepage zum Download zur Verfügung. Weitere Einzelheiten zum Verfahren und zu den Förderregularien entnehmen Sie bitte der Veröffentlichung des zuständigen Landes.

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>)

11 Wie wird mit länderübergreifenden Vorhaben umgegangen?

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.

12 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.

13 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.

14 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.

15 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.

16 Können die Finanzhilfen für bauliche Maßnahmen beantragt werden, wenn die Planung für diese Maßnahmen bereits im Rahmen anderer Förderprogramme gefördert werden?

Sofern die Planungsleistungen als abgeschlossenes Vorhaben betrachtet werden können und die bauliche Umsetzung noch nicht begonnen hat, ist eine Beantragung für die bauliche Umsetzung im Rahmen des Sonderprogramms möglich.

17 Auslegung des Begriffs „Radverkehrskonzept“

BMDV 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 macht das BMDV 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.

18 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, außer Orts) 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.

19 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 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.

20 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.

21 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.

22 Sind Pendleradrouuten mit einer Breite von 3 m, welche keine Radschnellwege sind, im Rahmen des Sonderprogramms förderfähig?

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

23 Wie soll die CO₂-Einsparung nachgewiesen werden?

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 Länder machen im Rahmen ihrer Förderbedingungen konkrete Vorgaben, welcher Nachweis der Gemeinden und Gemeindeverbände hierfür erforderlich ist. Die Länder sind in diesen Fragen Ansprechpartner für die Gemeinden und Gemeindeverbände. Eine Liste mit den zuständigen Ansprechstellen der Länder steht auf der BALM-Homepage zum Download zur Verfügung.

24 Gibt es 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.

25 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.

26 Sind reine Konzepte förderfähig?

Erforderliche Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) sind in Kombination mit der Umsetzung von Maßnahmen im Sinne des Sonderprogramms Stadt und Land grundsätzlich förderfähig, ausschließliche Planungsvorhaben jedoch nicht. Die Ausgaben für vorweggenommene Planungskosten sind erst zusammen mit der Umsetzung der daraus folgenden investiven Maßnahme heraus förderfähig.

27 Sind Machbarkeitsstudien förderfähig?

Machbarkeitsstudien sind im Rahmen der VV nicht förderfähig. Die Finanzhilfen können aber für erforderliche Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) z.B. von Ingenieursbauwerken eingesetzt werden, so diese im Zuge des Vorhabens auch umgesetzt werden. Die konkreten Förderentscheidungen treffen die Länder.

28 Sind Zählstellen im Rahmen des Sonderprogramms 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.

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

Zu den förderfähigen Vorhaben 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.

30 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 BALM erforderlich, da Servicestationen nicht explizit in Art. 3 Abs. 2 VV SP „S&L“ genannt sind.

31 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 31.12.2023 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.

32 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 ausschließlich Erwerb von Flächen zur perspektivischen Herstellung von Fahrradabstellanlagen ist nicht Zweck des Sonderprogramms.

33 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.

34 Sind Wegweisungssysteme im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ 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.

35 Wie kann mit unvorhergesehenen Kostensteigerungen bei der Umsetzung der Maßnahme umgegangen werden?

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

36 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.

37 Verpflichtungsermächtigungen (VE) des Bundes bei Finanzhilfen

Die VE des Bundes sind dafür vorgesehen, dass der Bund selbst Bindungen in entsprechender Höhe eingehen kann, in diesem Fall für die Zeichnung der VV SP „S&L“. Eine Weiterleitung von VE's aus dem Bundestitel für Finanzhilfen an die Landesministerien ist nicht vorgesehen.

Über die VV SP „S&L“ haben die Länder Finanzhilfen für den Zeitraum bis 2023 erhalten. Im Bewirtschaftungsschreiben wurden zudem die Mittel für die einzelnen Haushaltsjahre ausgewiesen. Daher können die Länder sich aufgrund der abgeschlossenen VV i. V. m. dem Bewirtschaftungsrundschreiben in der dort genannten Höhe je Haushaltsjahr binden. Die Bewirtschaftung der zugesagten Finanzhilfen richtet sich nach dem Haushaltsrecht der Länder.

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

Gemäß Art. 11 Abs. 2 VV SP "S&L" und Nr. 3.1. Bewirtschaftungsrundschreiben leiten die Länder die Mittel des Bundes unverzüglich, spätestens innerhalb von 30 Tagen weiter. Folgende Verfahrensweise ist in Auslegung der 30-Tage-Frist möglich: Die Bewilligungsbehörden senden die Mittelanforderungen gebündelt an das jeweilige Ministerium des Landes. Das Land ruft auf Grundlage der Mittelabforderung die Finanzmittel ab und reicht sie dann innerhalb von 30 Tagen an die Bewilligungsbehörde weiter. Die Länder stellen im Rahmen ihrer Förderbedingungen wiederum sicher, dass eine zeitnahe Verwendung der Finanzhilfen durch die Zuwendungsempfänger erfolgt.

39 Laufzeit

Die Finanzhilfen stehen entsprechend des Bundeshaushaltes bis zum Ende des Jahres 2023 zur Verfügung. Die Finanzhilfen können für Projekte mit einer Laufzeit bis 31.12.2023 angemeldet werden. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob Vorhaben, deren zeitliche Umsetzbarkeit bis zum 31.12.2023 infrage steht, im Sinne einer Vorhabentrennung in förderfähige, bis zum 31.12.2023 umsetzbare Teilvorhaben aufgetrennt werden können.

Eine Finanzierung über das Jahr 2023 hinaus ist derzeit nicht möglich. Die Inanspruchnahme der Ausgabereste für den Mehrbedarf der eigenen bereits angemeldeten Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel. Ein Anspruch darauf besteht nicht.

Sollten bewilligte Maßnahmen, deren Fertigstellung bis zum 31.12.2023 zum Zeitpunkt der Anmeldung beim BALM zu erwarten war, nicht bis zum 31.12.2023 abgeschlossen werden können, haben die jeweiligen Länder und/oder Gemeinden für eine zeitnahe Fertigstellung und Ausfinanzierung der Vorhaben Sorge zu tragen, sofern keine Ausgabereste von Seiten des BMDV zur Verfügung gestellt werden können. Die Finanzhilfen können in diesem Fall nur für Leistungen eingesetzt werden, die bis zum 31.12.2023 erbracht worden sind.

40 Klimaschutz-Sofortprogramm 2022 (KSP 2022) – Umgang mit Maßnahmenschwerpunkten

Das KSP 2022 sowie der erste Entwurf des Bundeshaushalts 2022 sehen zusätzliche Mittel im SP „S&L“ in Höhe von 301,5 Mio. Euro für die nachfolgenden Förderschwerpunkte vor:

- Vision Zero durch die Sanierung der Radwege bzw. Radinfrastrukturen und durch die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, kurz Sanierung (rd. 60 %)
- Fahrradparken an den Schnittstellen zum öffentlichen Personenverkehr – Bus & Bahn, kurz Fahrradparken (ÖPV) (rd. 40 %)

Die zusätzlichen Mittel sollen daher grundsätzlich für die genannten Förderschwerpunkte eingesetzt werden. Ist dies nicht möglich, z.B. aufgrund des zeitlich begrenzten Finanzierungszeitraums, können die zusätzlichen Mittel auch für andere gem. Art. 3 Abs. 2 VV SP „S&L“ förderfähige Maßnahmen eingesetzt werden. Dies gilt sowohl für bereits bestätigte und bewilligte Maßnahmen (z.B. bei Kostensteigerungen) als auch für die Neuanmeldungen von Maßnahmen.

Maßnahmen des Förderschwerpunkts "Sanierung" können nur im Rahmen der zusätzlichen Mittel finanziell unterstützt werden (maximaler Mitteleinsatz für Maßnahmen dieser Art = 100 % der zusätzlichen Mittel). Hinweis: Grundhafte Erneuerungen im Sinne des Pkt. 21 FAQ sind von dieser Regelung ausgenommen.

41 Ist bei Sanierungsmaßnahmen (KSP 2022) ein Radverkehrskonzept erforderlich? Gelten die gleichen Standards wie in der VV SP „S&L“ festgelegt?

Die Instandsetzung vorhandener Radverkehrsanlagen ist grundsätzlich ohne erneute Konzepterstellung möglich, da bei in Nutzung befindlicher Radinfrastruktur von einer bestehenden verkehrlichen Einbindung ausgegangen werden kann. Die Länder tragen dafür Sorge, dass diese Voraussetzung erfüllt ist.

Die instandgesetzte Radverkehrsinfrastruktur soll gleichwohl dem Standard der VV SP „S&L“, d. h. grundsätzlich mindestens den aktuellen bundesweit anerkannten technischen Regelwerken entsprechen, die durch länderspezifische Regelwerke ergänzt werden können. Wie bei der neu zu errichtenden Radinfrastruktur gilt hier die Regelung der VV SP „S&L“: Abweichungen von dem hochwertigen Standard sind möglichst zu vermeiden, in Ausnahmefällen auf kurze Streckenabschnitte zu beschränken und zu begründen. Weder der Nutzen noch die Verkehrssicherheit dürfen durch die Abweichungen beeinträchtigt werden.