



Beschlussauszug

aus der
öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Ordnung und Umwelt
der Gemeinde Broderstorf
vom 30.08.2021

Top 7 Radwegekonzept - Prioritätenliste

Vorsitz:

Schriftführung:

Oliver Zierk

Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“

über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes und aufgrund des Haushaltsgesetzes 2020 für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“

(VV SP „S&L“)
vom 05.11./22.12.2020

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,

- nachstehend "Bund" genannt –

und

die Länder der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die für Verkehr zuständigen Ministerinnen/Minister und Senatorinnen/Senatoren,

- nachstehend "Länder"/"Land" genannt –

schließen folgende Vereinbarung:

Präambel

Aufgrund des Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2020 (Haushaltsgesetz 2020) vom 21. Dezember 2019 stellt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung. Dieses Finanzhilfeprogramm ist Bestandteil des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Als Teil eines von vier Maßnahmenelementen des Klimaschutzprogrammes soll das Finanzhilfeprogramm zu einem effizienten Klimaschutz und der konsequenten Gestaltung einer modernen und menschengerechten Mobilität beitragen. Der Bund unterstützt die Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände – letztgenannte im Folgenden unter dem Begriff Gemeinden (inkl. Gemeindeverbände) zusammengefasst – 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. Die ländlichen Räume, die bislang durch ein Pkw-orientiertes Mobilitätsverhalten geprägt sind, bieten dabei besondere Chancen, aber auch spezifische Herausforderungen. Eine deutliche Verlagerung, insbesondere der Verkehre bis zu einer Länge von rund 15 Kilometern vom Kfz auf das Fahrrad, fördert die Luftreinhaltung und den Lärmschutz, trägt signifikant zum Klimaschutz bei und schützt die Umwelt. Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur kann insbesondere in urbanen Räumen und Metropolregionen angesichts der erwarteten Stauvermeidung ein volkswirtschaftlicher Nutzen generiert werden. Dadurch zu erzielende Kosteneinsparungen sind ein direkter Beitrag zur Wirtschaftsförderung. Volkswirtschaftlich ist darüber hinaus die mit dem Radfahren in der Regel verbundene Verbesserung der Gesundheit relevant. Die aktive Mobilität soll außerdem die

Lebensqualität erhöhen, gesellschaftliche Teilhabe und Freiheit ermöglichen. Vor dem Hintergrund der zu erreichenden Klimaschutzziele ist ein Handeln jetzt und in den nächsten Jahren dringend geboten.

Die Radverkehrsinfrastruktur muss hohe Anforderungen für einen sicheren und attraktiven Radverkehr aller Nutzergruppen hinsichtlich einer gut erkennbaren Linienführung, der Querschnitt- und Knotenpunktgestaltung erfüllen. Sie ist in der Regel getrennt von Flächen anderer Verkehrsarten zu führen. Der Bund und die Länder stimmen überein, dass die Radverkehrsinfrastruktur zunehmend ein wichtiger Teil eines vernetzten und leistungsstarken Mobilitätsangebotes ist, welches wiederum eine zentrale Voraussetzung bei der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist. Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs und der Förderung multimodaler Verkehre müssen auch geeignete und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Die bestehende und die zu schaffende Radverkehrsinfrastruktur müssen den Stand der Technik berücksichtigen und auch die zunehmende Nutzung von Lastenrädern berücksichtigen.

Die Unterstützung der Länder und Gemeinden mit Finanzhilfen durch den Bund erfolgt dabei nach folgenden Grundsätzen:

I. Bund und Länder stimmen darin überein, dass die Finanzhilfen die Planung und den Bau von hochwertigen, sicheren und leistungsfähigen Radverkehrsinfrastrukturen unterstützen. Sie ersetzen nicht die grundsätzliche Aufgabe der Länder und Gemeinden zur Planung und Finanzierung sowie zum Bau und Betrieb von Radverkehrsinfrastruktur in ihrem Zuständigkeitsbereich.

II. Bund und Länder sind sich bewusst, dass die langfristige und nachhaltige Benutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur eine bedarfsgerechte bauliche und betriebliche Unterhaltung, Instandsetzung, Anpassung und Erneuerung durch den jeweiligen Baulastträger der Länder und Gemeinden erfordert.

III. Zur Gewährleistung eines für alle Nutzergruppen attraktiven Radverkehrs mit hoher objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit muss die Radverkehrsinfrastruktur einen hoch- und gleichwertigen 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.

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.

IV. Bund und Länder sind sich einig, Finanzierungsmittel für die Errichtung der Radverkehrsinfrastruktur zuerst in anderen Programmen zu suchen.

V. Die Länder gewährleisten einen möglichst effizienten und sparsamen Mitteleinsatz durch
- Priorisierung von förderfähigen Maßnahmen mit einer hohen Maßnahmenwirkung zur Erreichung einer Verkehrsverlagerung insbesondere hin zum Klimaschutz und
- Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Maßnahmen.

Auf dieser Grundlage vereinbaren Bund und Länder:

Artikel 1

Finanzhilfen des Bundes und deren Verteilung an die Länder

(1) Auf der Grundlage von Artikel 104b Grundgesetz stellt der Bund den Ländern nach Maßgabe des Bundeshaushaltes 2020 bis zum Ablauf des Jahres 2023 Finanzhilfen für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ aus dem Einzelplan 12 (Kap. 1210, Tgr. 09. Titel 882 92) in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse zur Verfügung. Die Gewährung der Finanzhilfen erfolgt nach Maßgabe des jeweiligen Bundeshaushalts. Der Bund nimmt bis zu 2% der Ausgabeansätze für Informationsangebote, Evaluierungen und gutachterliche Untersuchungen sowie die kommunikative Begleitung des Programms durch die Beauftragung Dritter in Anspruch, wobei sich die auf die Länder zu verteilenden Mittel entsprechend verringern.

(2) Die jeweils zur Verfügung stehenden Finanzhilfen des Bundes verteilen sich auf die Länder gemäß nachfolgenden Prozentsätzen, welche auf eine Stelle nach dem Komma gerundet wurden:

Länder	%
Baden- Württemberg	10,9
Bayern	14,8
Berlin	4,6
Brandenburg	4,7
Bremen	3,2
Hamburg	3,6
Hessen	6,9
Mecklenburg-Vorpommern	4,0
Niedersachsen	10,1
Nordrhein- Westfalen	15,1
Rheinland-Pfalz	5,1
Saarland	1,2
Sachsen	4,5
Sachsen-Anhalt	3,8
Schleswig-Holstein	4,3
Thüringen	3,1
Insgesamt	100,0

(3) Der Verteilung der Bundesmittel auf die Länder liegt folgender Schlüssel zu Grunde: Anteil am CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs (40 v.H.), Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (20 v.H.), Bevölkerungszahl (17 v.H.), Bevölkerungsdichte (3 v.H.) und Fläche (20 v.H.).

Artikel 2

Finanzierungsbeteiligung des Bundes und der Länder

(1) Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 75 v.H., bei finanzschwachen Gemeinden¹ und strukturschwachen Regionen² einen Höchstsatz in Höhe von bis zu 90 v.H. der förderfähigen Ausgaben. Abweichend von Satz 1 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.

(2) 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.

Artikel 3

Förderfähige Maßnahmen und Fördervoraussetzungen

(1) Mit den Finanzhilfen des Bundes sollen Investitionen der Länder und Gemeinden in die Radverkehrsinfrastruktur, mit Blick auf ein flächendeckendes Angebot, bevorzugt auch interkommunale Maßnahmen, insbesondere Stadt-Umland-Verbindungen einschließlich Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze, gefördert werden, die ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes erst nach dem Jahr 2023 oder überhaupt nicht getätigt würden.

(2) Die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur werden für solche Investitionen eingesetzt, die durch die gezielte Verbesserung der Radinfrastruktur deren Attraktivität und Sicherheit erhöhen, einen Beitrag zur Schaffung durchgängiger Netze leisten und mindestens entsprechend den bundesweit anerkannten technischen Regelwerken, die durch länderspezifische Regelwerke ergänzt werden können, geplant und umgesetzt werden.

Die Finanzhilfen können insbesondere eingesetzt werden für:

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

- i) straßenbegleitenden, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) möglichst getrennten Radwegen (auch als Radfahr- und Schutzstreifen ausgebildet) einschließlich deren baulichen Trennung vom Kfz-Verkehr,
- ii) eigenständigen Radwegen,
- iii) Fahrradstraßen und Fahrradzonen,
- iv) Radwegebrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung, insbesondere von Straßen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radverbindungen,

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

²Nach dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen vom 13. August 2020 (BGBl. I Nr. 37 S. 1795ff.).

v) Knotenpunkten, die die Komplexität reduzieren, die Verkehrsströme trennen, eine vollständig gesicherte Führung des Radverkehrs vorsehen und/oder Sichthindernisse konsequent beseitigen, ebenso der Bau von Schutzinseln und/oder deutlich vorgezogenen Haltelinien,

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

b) den Neu-, Um- und Ausbau der Anlagen des ruhenden Verkehrs einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) für Fahrräder und Lastenräder von:

i) Abstellanlagen, die eine diebstahlsichere, standfeste und stabile Befestigung von Fahrrädern ermöglichen, wie beispielsweise Anlehnbügel, Doppelstockparksysteme oder Fahrradboxen,
ii) Fahrradparkhäusern an wichtigen Quellen/Zielen des Radverkehrs.

c) betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr, die Koordinierung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen, getrennte Ampelphasen (Grünphasen) für die unterschiedlichen Verkehrsströme zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs oder des Verkehrsflusses für den Radverkehr.

d) 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.

Verwaltungskosten (mit Ausnahme der erforderlichen Planungsleistungen Dritter außerhalb der öffentlichen Verwaltung) sind nicht förderfähig. Machbarkeitsstudien und Potenzialanalysen verbleiben Aufgabe des jeweiligen Vorhabenträgers und sind ebenfalls nicht förderfähig.

(3) Radschnellwege im Sinne des Art. 3 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5b Bundesfernstraßengesetz zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände sind im Rahmen dieser Vereinbarung nicht förderfähig.

(4) Voraussetzung für die Förderung ist, dass die Investition

a) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei ist,

b) unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,

c) eine eigene Verkehrsbedeutung insbesondere für Berufs- oder Alltagsverkehre hat und insgesamt eine positive Prognose hinsichtlich des Verlagerungspotenziales aufweist,

d) nicht ausschließlich touristischen Verkehren dient oder zu dienen bestimmt ist,

e) die Planung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes oder mindestens eines Radverkehrskonzeptes bzw. Radnetzes erfolgt,

f) dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast der Länder und Gemeinden betrieben und unterhalten werden kann.

(5) Die Länder beachten bei der Auswahl der zu fördernden Maßnahmen und Verwendung der Bundesmittel die Erreichung der in der Präambel genannten Ziele (vgl. Anlage 1). Die Länder achten – je nach der Siedlungsstruktur im jeweiligen Bundesland - auf eine angemessene Verteilung der Mittel zwischen urbanen und ländlichen Regionen mit dem Ziel der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Artikel 4 Verfahren

(1) Das Verfahren richtet sich nach Art. 4 der Grundvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes vom 19. September 1986 (MinBlFin. 1986, S. 238; im folgenden Grundvereinbarung genannt).

(2) Vor Bewilligung der Finanzhilfen sind dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Angaben zu den einzelnen förderfähigen Maßnahmen (zum Fördergegenstand, Region und Träger des Vorhabens, zu den Investitionskosten und den Förderbeiträgen) nach dem in der Anlage 2a beigefügten Muster zum 1. eines jeden Monats zu übermitteln. Die Länder stellen sicher, dass die Finanzhilfen unter Beachtung des EU-Beihilferechts gewährt werden.

(3) Äußert sich das BAG nach Vorliegen vollständiger Angaben nach Absatz 2 Satz 1 nicht innerhalb einer Frist von einem Monat, wird unterstellt, dass es keine Einwendungen erhebt. Beabsichtigt das BAG, einzelne Maßnahmen von der Förderung auszuschließen, teilt es dies dem Land innerhalb dieser Frist schriftlich mit und legt innerhalb einer weiteren Frist von zwei Wochen seine Gründe dem Land schriftlich dar.

(4) Eine einfache und verwaltungseffiziente Ausgestaltung des Verfahrens soll die Belastungen der Verwaltung des Bundes, der Länder und Kommunen so gering wie möglich halten.

(5) Sollten die Länder zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwands 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.

Artikel 5 Haushaltsrechtliche Durchführung

(1) Die Finanzhilfen des Bundes werden nach Maßgabe von Artikel 6 der Grundvereinbarung den Ländern zum Abruf zur Verfügung gestellt.

(2) Die Einwilligung zur Inanspruchnahme von Ausgaberechten wird der Bund erteilen, sofern dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die kassenmäßige Deckung möglich ist.

Artikel 6

Abrechnung und Umverteilung der Bundesmittel

(1) Die Länder teilen dem BAG frühzeitig, spätestens zum 1. Oktober eines jeden Jahres mit, welche Kassenmittel sie voraussichtlich bis zum Jahresende sowie in den Folgejahren abrufen werden, ob Mittel zur Umverteilung zur Verfügung stehen oder zusätzliche Mittel verausgabt werden könnten (Anlage 2b). Artikel 4 Absatz 3 gilt nicht sinngemäß für die Mitteilung der Mehrbedarfe gemäß Satz 1 Variante 3.

(2) Auf Basis der Mitteilungen gemäß Absatz 1 kann der Bund nach Anhörung der Länder nicht benötigte Mittel zur zwischenzeitlichen Aufstockung anderer Länderanteile verwenden. Die Umverteilung erfolgt mit dem Ziel eines möglichst vollständigen Gesamtmittelabflusses innerhalb der Laufzeit dieser Verwaltungsvereinbarung.

(3) Der Bund wird einem Land die Kassenmittel, die er zugunsten anderer Länder abgegeben hat, in einem oder mehreren folgenden Jahren, spätestens im letzten Jahr in dem Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, bereitstellen, wenn dieses Land die Kassenmittel durch Projekte belegt hat und die kassenmäßige Deckung durch Minderausgaben der anderen Länder möglich ist. Zu diesem Zweck kann der Bund den zuvor durch die zwischenzeitliche Aufstockung begünstigten Ländern, die nach dem Verteilungsschlüssel zustehenden, nicht gebundenen Kassenmittel, in den folgenden Jahren, spätestens im letzten Jahr in dem Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, in Höhe der Aufstockung kürzen.

Sofern und soweit Länder bis zum 1. Oktober 2022 den Abfluss der ihnen für den Zeitraum bis zum Jahr 2023 zugedachten Mittel nicht plausibel darlegen können, kann der Bund die Mittel dauerhaft auf andere Länder übertragen.

(4) Kassenmittel, die zur Umverteilung gemäß Absatz 2 zur Verfügung stehen oder die die Länder gemäß Absatz 3 Satz 3 auch zum Ende der Laufzeit nicht verbrauchen und zur endgültigen Umverteilung zur Verfügung stehen, werden im Verhältnis der mitgeteilten Mehrbedarfe gemäß Absatz 1 Satz 1 Variante 3 umverteilt. In diesem Fall bleibt der Verteilungsschlüssel nach Artikel 1 Absatz 2 unberücksichtigt.

Artikel 7

Zweckentsprechende Inanspruchnahme und Verwendung der Bundesmittel

(1) Die Länder weisen dem BAG bis zum 1. April eines jeden Jahres für das vorangegangene Jahr die zweckentsprechende Inanspruchnahme und Verwendung der Bundesmittel sowie die Kofinanzierung anhand des in der Anlage 3 beigefügten Musters nach. Hinsichtlich des Verfahrens findet Artikel 6 Absatz 3 der Grundvereinbarung entsprechend Anwendung.

(2) Die Länder unterrichten das BAG nach Abschluss ihrer verwaltungsmäßigen Prüfung der Verwendungsnachweise über die Verwendung der Bundesmittel inklusive ihrer Verteilung auf Stadt, Land und Stadt-Umland in Form eines zusammenfassenden Berichts. Dieser muss auch die Daten und Ergebnisse der Kontrolle der Zielerreichung durch die Länder gemäß Artikel 3 Absatz 5 beinhalten. Die Länder teilen dem BAG einschlägige Prüfungsbemerkungen ihrer Rechnungsprüfungsbehörde mit.

(3) Die Finanzhilfen stehen nach Maßgabe des jeweiligen Bundeshaushalts für Maßnahmen nach Artikel 3 zur Verfügung

Artikel 8

Rückforderung von Mitteln

(1) Die Länder zahlen die entsprechenden Finanzhilfen zurück, wenn geförderte Maßnahmen nicht die Voraussetzungen der Verwaltungsvereinbarung erfüllen oder baulich/verkehrs-technisch nicht umgesetzt werden.

(2) Zurückgezahlte Finanzhilfen können vom jeweiligen Land vorbehaltlich des Absatzes 3 Satz 1 erneut in Anspruch genommen werden.

(3) Zurückzuzahlende Bundesmittel sind ab dem Zeitpunkt der Auszahlung zu verzinsen und an den Bund abzuführen. Artikel 11 Absatz 2 Satz 2 wird angewandt.

Artikel 9

Evaluierung

Die Finanzhilfen werden regelmäßig durch den Bund im Zusammenwirken mit den Ländern evaluiert. Hierzu gehört auch die angemessene Verteilung der Finanzhilfen zwischen den urbanen und ländlichen Regionen. Eine wesentliche Grundlage der Evaluierung ist die Bereitstellung von Verkehrs- und Unfalldaten (einschließlich des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen) und Daten zum CO₂-Ausstoß aus dem Verkehrsbereich durch die Länder. Die Gewinnung sonstiger, für die Evaluierung unabdingbarer Informationen hat so zu erfolgen, dass die beteiligten Stellen möglichst gering belastet werden.

Artikel 10

Öffentlichkeitsarbeit

(1) Die Förderung des Bundes ist in der öffentlichen Kommunikation (z.B. Pressemitteilungen, Veröffentlichungen, Internet, Veranstaltungen) angemessen darzustellen.

(2) Im Bewilligungsbescheid gegenüber den Gemeinden bringen die Länder zum Ausdruck, inwieweit die Förderung auf Finanzhilfen des Bundes beruht und legen den Gemeinden auf, die Förderung durch den Bund während des Baus und nach Fertigstellung in geeigneter Form auszuweisen. Dabei sind das Logo „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ und eine Dachmarke, sobald der Bund eine zur Verfügung stellt, zu verwenden. Das BAG stellt den Ländern die entsprechenden Wortbildmarken elektronisch zur Verfügung. Nach Abschluss der Bundesförderung zu einem bedeutenden Radverkehrsvorhaben ist die Bundesförderung dauerhaft, z.B. durch Plaketten oder Hinweistafeln darzustellen.

(3) Die Länder wirken darauf hin, das BAG in die öffentlichkeitswirksame Kommunikation der Förderung sowie in wesentliche öffentlichkeitswirksame Termine bedeutender Maßnahmen rechtzeitig einzubinden. Die Länder werden mit dem BAG jährlich Termine zur gemeinsamen Vorstellung von geförderten Maßnahmen abstimmen.

Artikel 11

Anwendung der Grundvereinbarung

(1) Im Übrigen finden die Regelungen der Grundvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104a Absatz 4 a. F. des Grundgesetzes vom 19. September 1986 (MinBlFin. 1986, S. 238) Anwendung.

(2) Wird die 30-Tage-Frist nach Artikel 6 Absatz 1 der Grundvereinbarung überschritten, so kann der Bund für die Zeit vom Fristablauf bis zur zweckentsprechenden Verwendung Zinsen verlangen. Der Zinssatz entspricht dem vom Bundesministerium der Finanzen jeweils durch Rundschreiben an die obersten Bundesbehörden bekanntgegebenen Zinssatz für Kredite des Bundes zur Deckung von Ausgaben; der Zinssatz beträgt jedoch mindestens 0,1 Prozent jährlich.

Artikel 12

Inkrafttreten

Die Verwaltungsvereinbarung tritt mit Gegenzeichnung aller Länder in Kraft.

<p>Für die Bundesrepublik Deutschland Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer Berlin, den 05.11.2020</p>	
<p>Für das Land Baden-Württemberg Der Minister für Verkehr Winfried Hermann Stuttgart, den 08.12.2020</p>	<p>Für den Freistaat Bayern Die Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr Kerstin Schreyer München, im November 2020</p>
<p>Für das Land Berlin Die Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Regine Günther Berlin, den 03.12.2020</p>	<p>Für das Land Brandenburg Der Minister für Infrastruktur und Landesplanung Guido Beermann Potsdam, den 18.12.2020</p>
<p>Für die Freie Hansestadt Bremen Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Dr. Maike Schaefer Bremen, den 13.11.2020</p>	<p>Für die Freie und Hansestadt Hamburg Der Senator für Verkehr und Mobilitätswende Dr. Anjes Tjarks Hamburg, den 11.11.2020</p>
<p>Für das Land Hessen Der Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen Tarek Al-Wazir Wiesbaden, den 15.11.2020</p>	<p>Für das Land Mecklenburg-Vorpommern Der Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Christian Pegel Schwerin, den 23.11.2020</p>
<p>Für das Land Niedersachsen Der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Dr. Bernd Althusmann Hannover, den 04.12.2020</p>	<p>Für das Land Nordrhein-Westfalen Der Minister für Verkehr Hendrik Wüst Düsseldorf, den 16.11.2020</p>
<p>Für das Land Rheinland-Pfalz Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Volker Wissing Mainz, den 21.12.2020</p>	<p>Für das Saarland Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Anke Rehlinger Saarbrücken, den 09.12.2020</p>

<p>Für den Freistaat Sachsen Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Martin Dulig Dresden, im Dezember 2020</p>	<p>Für das Land Sachsen-Anhalt Der Minister für Landesentwicklung und Verkehr Thomas Webel Magdeburg, den 22.12.2020</p>
<p>Für das Land Schleswig-Holstein Der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Dr. Bernd Buchholz Kiel, den 24.11.2020</p>	<p>Für den Freistaat Thüringen Der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft Prof. Dr. Benjamin-Immanuel Hoff Erfurt, den 17.11.2020</p>

Förderrichtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (Radverkehrsinfrastrukturförderrichtlinie – RadFörderRL)

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung

Vom 30. April 2021 – VIII 200 - 620-00000-2020/007 –

VV Meckl.-Vorp. Gl. Nr. 630 - 395

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung erlässt im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und dem Innenministerium nach Anhörung des Landesrechnungshofes folgende Verwaltungsvorschrift:

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Das Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt nach Maßgabe dieser Verwaltungsvorschrift und unter Berücksichtigung folgender Vorschriften:

- das Verwaltungsverfahren-, Zustellungs- und Vollstreckungsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- der Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes und aufgrund des Haushaltsgesetzes 2020 für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ vom 22.12.2020
- des § 44 der Landeshaushaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern in Verbindung mit den dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften

Zuwendungen für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur.

Ziel dieses Zuwendungsprogramms ist der Aufbau eines sicheren, in lückenlosen Netzen geplanten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Radverkehrssystems.

1.2 Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 Gegenstand der Zuwendung

2.1 Zuwendungen können für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur gewährt werden, mit Blick auf ein flächendeckendes Angebot, bevorzugt auch interkommunale Vorhaben, insbesondere Stadt-Umland-Verbindungen einschließlich Vorhaben zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze.

2.2 Insbesondere können für folgende Vorhaben Zuwendungen gewährt werden:

- a) der Neu-, Um- und Ausbau von:
- straßenbegleitenden, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) möglichst getrennten Radwegen so-

wie Radfahr- und Schutzstreifen einschließlich deren baulichen Trennung vom Kfz-Verkehr,

- eigenständigen Radwegen,
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen,
- Radwegebrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung, insbesondere von Straßen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radverbindungen,
- Knotenpunkten, die die Komplexität reduzieren, die Verkehrsströme trennen, eine vollständig gesicherte Führung des Radverkehrs vorsehen und/oder Sicht- hindernisse konsequent beseitigen, ebenso der Bau von Schutzinseln und/oder deutlich vorgezogenen Haltelinien,
- Radvorrangrouten.

b) den Neu-, Um- und Ausbau der Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder von:

- Abstellanlagen, die eine diebstahlsichere, standfeste und stabile Befestigung von Fahrrädern ermöglichen, wie beispielsweise Anlehnbügel, Doppelstockparksysteme oder Fahrradboxen,
- Fahrradparkhäusern an wichtigen Quellen/Zielen des Radverkehrs.

c) betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr, die Koordinierung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen, getrennte Ampelphasen (Grünphasen) für die unterschiedlichen Verkehrsströme zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs oder des Verkehrsflusses für den Radverkehr.

2.3 Radschnellwege im Sinne des Artikel 3 Absatz 1 der Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5b Bundesfernstraßengesetz zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände sind im Rahmen dieser Richtlinie nicht zuwendungsfähig.

3 Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger können Gemeinden, Ämter, Landkreise und Zusammenschlüsse von Gemeinden (z. B. Zweckverbände) sein.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass das Vorhaben

- a) durch die gezielte Verbesserung der Radinfrastruktur deren Attraktivität und Sicherheit erhöht, einen Beitrag zur Schaffung durchgängiger Netze leistet und mindestens entsprechend den bundesweit anerkannten technischen Regelwerken, geplant und umgesetzt wird; Ausnahmen sind auf kurze Streckenabschnitte zu beschränken und zu begründen,
- b) eine eigene Verkehrsbedeutung insbesondere für Berufs- oder Alltagsverkehre hat und insgesamt eine positive Prognose hinsichtlich des Verlagerungspotenziales vom Kfz auf das Fahrrad aufweist,
- c) nicht ausschließlich touristischen Verkehren dient oder zu dienen bestimmt ist,
- d) im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes oder mindestens eines Radverkehrskonzeptes bzw. Radnetzes geplant und umgesetzt wird,
- e) dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast betrieben und unterhalten werden kann.

5 Zuwendungsart, Finanzierungsart, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart, Finanzierungsform

Die Zuwendung wird als Projektförderung in Form einer zweckgebundenen, nicht rückzahlbaren Zuweisung als Anteilfinanzierung gewährt. Die Zuwendungen betragen in der Regel bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben des jeweiligen Vorhabens; bei finanzschwachen Gemeinden bis zu 90 Prozent. Eine Kommune ist finanzschwach, wenn ihre dauernde Leistungsfähigkeit gefährdet oder weggefallen ist. Der Bewertung, ob die dauernde Leistungsfähigkeit einer Kommune gefährdet oder weggefallen ist, wird das rechnerunterstützte Haushaltsbewertungs- und Informationssystem der Kommunen (RUBIKON) mit den Daten der aktuellen Haushaltsplanung zugrunde gelegt.

Befristet bis zum 31. Dezember 2021 kann eine Zuwendung von in der Regel 80 Prozent gewährt werden.

5.2 Bemessungsgrundlage

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für Vorhaben einschließlich der Ausgaben für den benötigten Grunderwerb und für geeignete passive Netzinfrastrukturen gemäß § 77i Absatz 6 und 7 Telekommunikationsgesetz sowie der Pla-

nungsleistungen gemäß Nummer 2, die für die verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und den baurechtlichen Bestimmungen sowie für die wirtschaftliche und sparsame Durchführung des Vorhabens erforderlich sind.

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben für Vorhaben nach Nummer 2.2 Buchstabe a gehören auch die aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlichen Elemente der verkehrstechnischen Ausstattung der Wege einschließlich Beleuchtungsanlagen und wegweisende Beschilderung in Anlehnung an das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören ferner die Ausgaben für 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 Planungsausgaben zusammen mit der Umsetzung des ersten daraus folgenden investiven Vorhabens heraus zuwendungsfähig.

5.3 Beratungs- und Planungsleistungen zählen nur dann zu den zuwendungsfähigen Ausgaben, wenn sie von unabhängigen Dritten für den Antragsteller erbracht werden.

5.4 Nicht zuwendungsfähig sind:

- Eigenleistungen,
- Finanzierungskosten,
- Verwaltungsausgaben,
- Ausgaben für Machbarkeitsstudien und Potenzialanalysen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Zweckbindungsdauer beträgt in der Regel 15 Jahre. Sie wird von der Bewilligungsbehörde im Zuwendungsbescheid verbindlich festgelegt.

7 Verfahren

7.1 Der Antrag auf Bewilligung ist formgebunden. Die Bewilligungsbehörde stellt auf ihrer Internetseite ein Formular zur Verfügung, das nach dem elektronischen Absenden innerhalb von 14 Tagen unterschrieben an die Bewilligungsbehörde zu senden ist. Anlagen zum Antrag sind ausschließlich auf elektronischem Weg einzureichen.

7.2 Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen:

- a) eine Beschreibung des geplanten Vorhabens,
- b) ein Konzept oder ein Netz nach Nummer 4.1 Buchstabe e und eine Erläuterung, inwiefern sich das beantragte Vorhaben darin einfügt und es die dauerhafte Erhaltung des Vorhabens berücksichtigt,

- c) beim Neu-, Um- oder Ausbau einer Radverkehrsinfrastruktur, die auf einem touristischen Radfernweg bzw. Rundweg liegt, eine Bestätigung, dass sie auch vom Alltagsradverkehr genutzt wird,
 - d) eine Erläuterung, warum das Vorhaben insgesamt eine positive Prognose hinsichtlich des Verlagerungspotenziales vom Kfz auf das Fahrrad aufweist,
 - e) ein finanziell umsetzbares Erhaltungskonzept,
 - f) eine Bestätigung, dass das Vorhaben ohne eine Zuwendung nach dieser Verwaltungsvorschrift erst nach dem Jahr 2023 oder überhaupt nicht getätigt würde.
- 7.3 Abweichend von Nummer 1.3 der VV zu § 44 LHO ist mit Bestätigung des Antragseingangs durch die Bewilligungsbehörde ein vorzeitiger Vorhabenbeginn für die Zuwendungsfähigkeit des Vorhabens unschädlich. Dies gilt nicht für Baumaßnahmen, bei denen die vorgesehenen Zuwendungen (ohne Ausstattung) zusammen 2 000 000 Euro übersteigen; in diesem Fall ist eine ausdrückliche Zulassung des vorzeitigen Vorhabenbeginns erforderlich.

7.4 Bewilligungsbehörde ist das

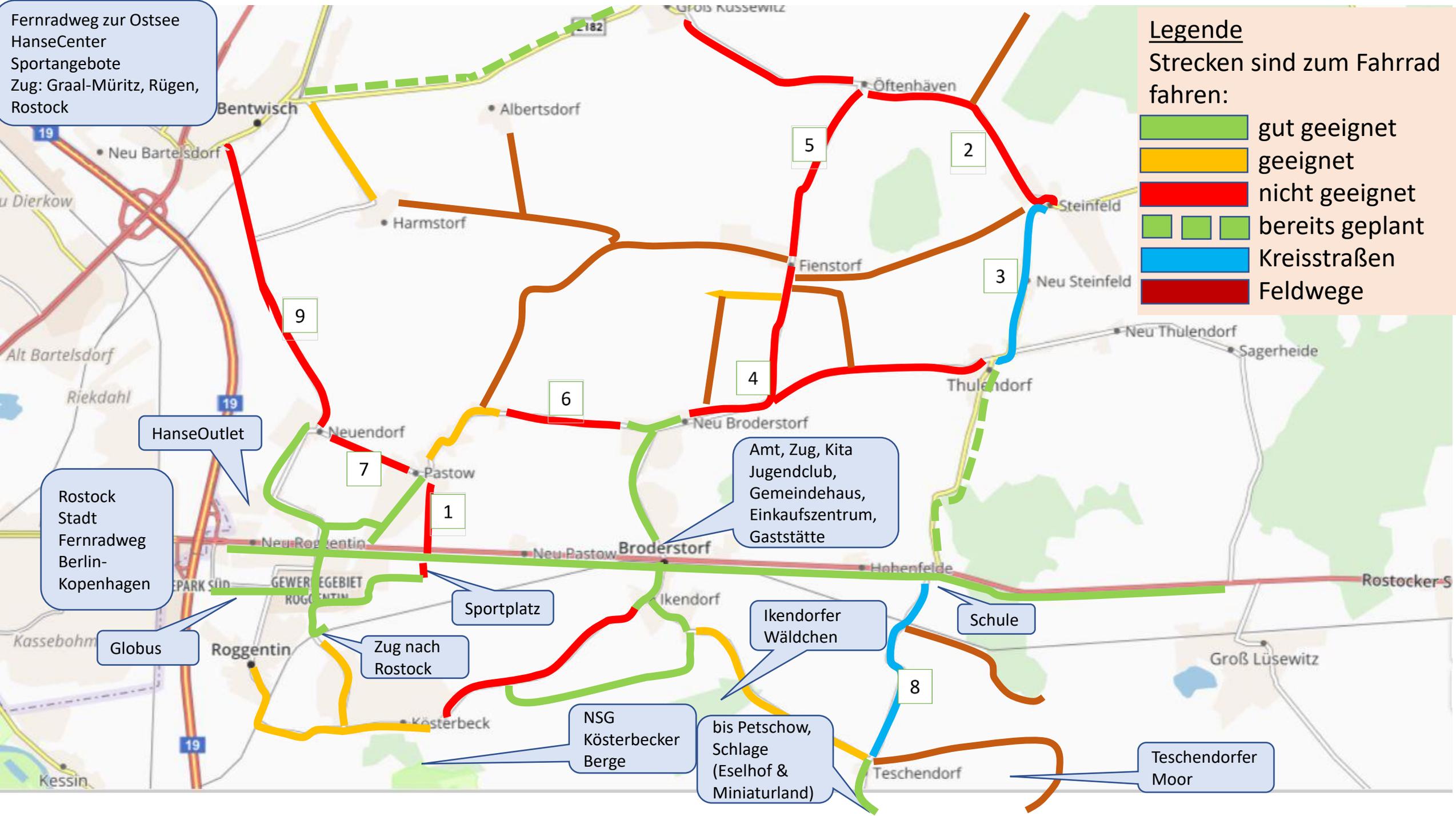
Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern
Werkstraße 213
19061 Schwerin

Die bewilligende Stelle erlässt mit Zustimmung des für den Radverkehr fachlich zuständigen Ministeriums den Bewilligungsbescheid.

- 7.5 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Verwaltungsvorschriften zu § 44 Landshaushaltsordnung Mecklenburg-Vorpommern, soweit nicht in dieser Verwaltungsvorschrift Abweichungen zugelassen sind, und das Landesverwaltungsverfahrensgesetz.

8 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verwaltungsvorschrift tritt am 3. Mai 2021 in Kraft und am 31. Dezember 2025 außer Kraft.



Fernradweg zur Ostsee
 HanseCenter
 Sportangebote
 Zug: Graal-Müritz, Rügen,
 Rostock

Legende

Strecken sind zum Fahrrad fahren:

- gut geeignet
- geeignet
- nicht geeignet
- bereits geplant
- Kreisstraßen
- Feldwege

Rostock
 Stadt
 Fernradweg
 Berlin-
 Kopenhagen

HanseOutlet

Globus

Zug nach
 Rostock

Sportplatz

NSG
 Kösterbecker
 Berge

bis Petschow,
 Schlage
 (Eselhof &
 Miniaturland)

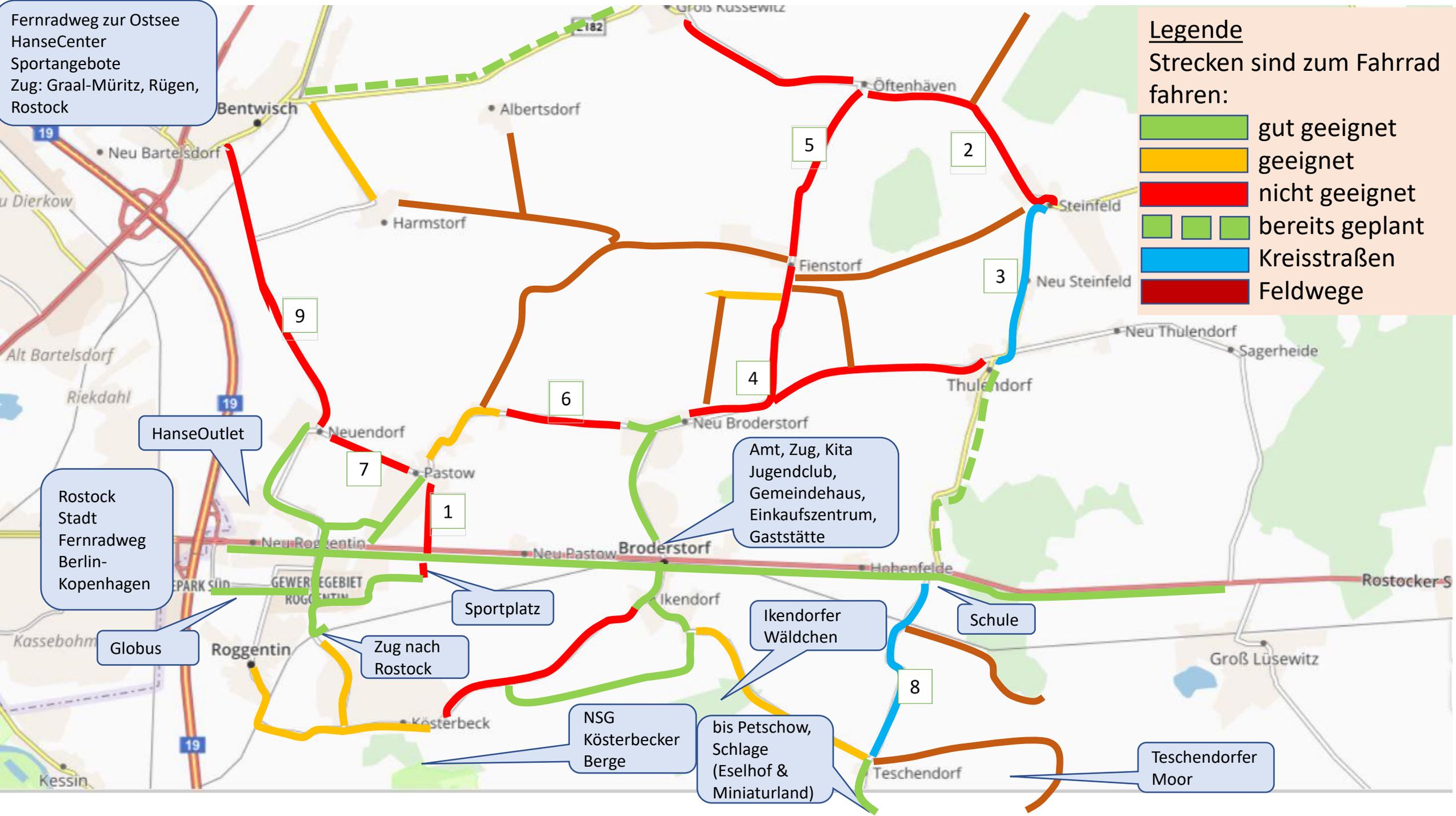
Ikendorfer
 Wäldchen

Schule

Teschendorfer
 Moor

Amt, Zug, Kita
 Jugendclub,
 Gemeindehaus,
 Einkaufszentrum,
 Gaststätte





Fernradweg zur Ostsee
HanseCenter
Sportangebote
Zug: Graal-Müritz, Rügen,
Rostock

Legende

Strecken sind zum Fahrrad fahren:

- gut geeignet
- geeignet
- nicht geeignet
- bereits geplant
- Kreisstraßen
- Feldwege

Rostock
Stadt
Fernradweg
Berlin-
Kopenhagen

Globus

HanseOutlet

Zug nach
Rostock

Sportplatz

NSG
Kösterbecker
Berge

bis Petschow,
Schlage
(Eselhof &
Miniaturland)

Ikendorfer
Wäldchen

Schule

Teschendorfer
Moor

Amt, Zug, Kita
Jugendclub,
Gemeindehaus,
Einkaufszentrum,
Gaststätte

1

Haubenweg: B110 - Pastow



Nutzen:

- Anbindung an den Radweg entlang der B110
- Verbindung zum Sportplatz (hohe Anzahl von Kindern)
- oft genutzt von Hundebesitzern

Bewertung:

- Sehr eng
- Radweg erforderlich



2

Strecke Öftenhåven – Steinfeld



Nutzen:

- Verbindung innerhalb der Gemeinde

Bewertung:

- eng
- Radweg erforderlich



5

Strecke Fienstorf - Öftenhären



Nutzen:

- Verbindung innerhalb der Gemeinde

Bewertung:

- Sehr eng
- Ausweichen über teils hohe Kante auf Randstreifen notwendig
- Radweg unbedingt erforderlich

Zurück

6

Strecke Neubroderstorf – Pastow



Nutzen:

- Verbindung innerhalb der Gemeinde Broderstorf
- Zubringer für Radwege nach Rostock, Bentwisch oder zur Ostsee

Bewertung:

- Gefährlich, insbesondere durch schlecht einsehbare Kurven
- hohe Geschwindigkeiten der PKWs
- Radweg erforderlich



Strecke Neuendorf – Bentwisch



Nutzen:

- Verbindung der Gemeinden Broderstorf und Bentwisch
- Zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten, Sport und Kultur in Bentwisch
- Anbindung an Zugverkehr nach Graal Müritz, Rügen und Rostock
- Verbindung bis an die Ostsee und dem Ostseefernradweg

Bewertung:

- Sehr eng, sehr gefährlich
- Radweg unbedingt erforderlich



Feldwege: Pastow, Fienstorf, Harmstorf, Albersdorf



Nutzen:

- direkte Verbindung zwischen Fienstorf, Pastow, Albersdorf sowie Harmstorf mit Weiterführung nach Bentwisch

Bewertung:

- Kein Verkehr, ruhig, kein fester Weg
- Radweg denkbar (z.B. Mittelstreifen, ca. 1m breit pflastern)

