



FAQ

Sonderprogramm „Stadt und Land“

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

10 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.

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 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.

12 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.

13 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.

14 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.

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

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

16 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 BAG-Homepage zum Download zur Verfügung.

17 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.

18 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.

19 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.

20 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.

21 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.

22 Sind touristische Radwege förderfähig?

Der Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) von Radverbindungen ist grundsätzlich förderfähig, sofern die-

se nicht ausschließlich einem touristischen Zweck dienen – die diesbezügliche Bewertung der Förderfähigkeit wird von den jeweiligen Ländern vorgenommen.

23 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.

24 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.

25 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. 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.