



Sachstand

Aktuelle Programme zur finanziellen Förderung des Radwegebaus

Aktuelle Programme zur finanziellen Förderung des Radwegebbaus

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 011/20
Abschluss der Arbeit: 19. Februar 2020
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Haushaltsmittel des Bundes zur Förderung des Radwegebbaus	4
3.	Förderungen des Bundes zum Ausbau von klimafreundlichem Radverkehr sowie zur Umsetzung ökologischer Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen	5
4.	Weitere Förderprogramme und Finanzhilfen der EU, des Bundes und der Länder	6
4.1.	Fördergeber EU	7
4.2.	Fördergeber Bund	7
4.3.	Fördergeber Land	8
4.3.1.	Baden-Württemberg	8
4.3.2.	Brandenburg	10
4.3.3.	Hessen	10
4.3.4.	Nordrhein-Westfalen	11
4.3.5.	Saarland	13
4.3.6.	Sachsen	14
4.3.7.	Sachsen-Anhalt	15
4.3.8.	Schleswig-Holstein	16
5.	Zusammenfassung	17

1. Einleitung

Gegenstand des vorliegenden Sachstands ist die Frage, welche Programme es derzeit zur finanziellen Förderung des Radwegebbaus gibt und wie diese ausgestaltet sind. Der Sachstand stellt damit eine Aktualisierung des Sachstands WD 5 – 3000 – 153/18 vom 12. Dezember 2018¹ dar.

Für die Förderung des Radverkehrs sind in Deutschland Bund, Länder und Kommunen gemeinsam verantwortlich. Hierbei ist es Aufgabe des Bundes, die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs zu schaffen. Für die einzelnen Maßnahmen vor Ort, insbesondere für den Radwegebau, sind jedoch grundsätzlich die Länder und Kommunen zuständig.²

Nach Aussage des *Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)* nutzen rund 80 Prozent der Deutschen das Rad. Daher fördert das BMVI erstmals auch Radverkehrs-Professuren mit dem Ziel, Fachkräfte auszubilden, die ihr Wissen vor Ort einbringen und in den Kommunen und Städten umsetzen können. Folgende Hochschulen erhalten demnach eine Förderung des BMVI:³

- Bergische Universität Wuppertal,
- Hochschule Technik und Wirtschaft Karlsruhe,
- Hochschule RheinMain Wiesbaden,
- Ostfalia Hochschule Wolfenbüttel,
- Technische Hochschule Wildau,
- Universität Kassel sowie
- Frankfurt University of Applied Sciences.

2. Haushaltsmittel des Bundes zur Förderung des Radwegebbaus

Das *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur* führt zu den im Rahmen der Förderung des Radwegebbaus eingebrachten Haushaltsmitteln aus:⁴

„Für das Förderprogramm für investive Modellprojekte des Radverkehrs stehen im Jahr 2020 bis zu 27,36 Mio. Euro (2020 bis 2023 rd. 125 Mio. Euro) für die Projektförderung in Form von Zuwendungen zur Verfügung (Förderquote bis zu 75 %, bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %). Antragsberechtigt sind alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts. Förderwürdig sind vor allem richtungsweisende, infrastrukturelle Maßnah-

1 <https://www.bundestag.de/resource/blob/587056/8e6ffab4ceb64d2372056264cb6ae22e/WD-5-153-18-pdf-data.pdf> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

2 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/neue-wege-fuer-den-radverkehr-422442> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

3 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Stiftungsprofessuren.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

4 Email des Referats für Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten des BMVI vom 5.2.2020.

men, die einen überregionalen Modellcharakter haben müssen, sogenannte Leuchtturmprojekte. Weiteres siehe Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland (Bekanntmachung Bundesanzeiger 08.07.2019)⁵.

Darüber hinaus wird das Sonderprogramm „Stadt und Land“ in diesem Jahr eingerichtet. 2020 stehen bis zu 20 Mio. Euro als Finanzhilfen zur Verfügung (Förderquote bis zu 75 %, bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90 %), im Zeitraum 2020 bis 2023 bis zu 657 Mio. Euro. Sie werden an alle Länder ausgereicht. Mit den Finanzhilfen soll der Radverkehr vor allem in den Kommunen vor Ort in der Breite gefördert werden. Der Bund gibt den Rahmen durch eine Verwaltungsvereinbarung mit allen Ländern vor (z.B. Herstellung flächendeckender Radverkehrsnetze, Umverteilung Straßenraum, Fahrradstraßen, Abstellanlagen, Lastenradverkehr). Über konkrete Einzelprojekte werden dann die Länder und Kommunen je nach Situation vor Ort entscheiden. Die Verwaltungsvereinbarung wird derzeit erstellt.

Weitere bis zu 6 Mio. Euro (2020 bis 2023 insgesamt bis zu 45 Mio. Euro) werden 2020 für das Radnetz Deutschland als Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung der sogenannten D-Routen⁶ und des Haupttroutennetzes der Länder ausgereicht. Der konkrete Inhalt der Förderung und die Art der Umsetzung werden derzeit erarbeitet.

Zur Förderung des Radwegebaus stellt der Bund Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder/Gemeinden und Gemeindeverbänden mit einem Fördervolumen von jährlich 25 Mio. Euro bis zum Jahr 2030 zur Verfügung. Die Details regelt eine mit den Ländern abgeschlossene Verwaltungsvereinbarung, die auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht ist.⁷

Für Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes werden im Bundesfernstraßenhaushalt jährlich rd. 100 Mio. Euro bereitgestellt.“

3. Förderungen des Bundes zum Ausbau von klimafreundlichem Radverkehr sowie zur Umsetzung ökologischer Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) fördert den Ausbau von klimafreundlichem Radverkehr und hierbei unter anderem den Bau von Radwegen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI).

Das BMU führt hierzu aus:⁸

5 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/bundesanzeiger-foerderung-innovativer-radverkehr.pdf> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

6 Anmerkung: Die D-Routen sind ein System von zwölf Radfernwegen. Siehe hierzu auch: <http://www.radnetz-deutschland.de/d-routen.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

7 Siehe hierzu: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

8 Email des Kabinetts- und Parlamentsreferates des BMU vom 13.2.2020.

„Über die Kommunalrichtlinie der NKI werden Kommunen bei der nachhaltigen Mobilität und der Stärkung des Radverkehrs seit 2013 unterstützt. Die Förderung umfasst beispielsweise die Ergänzung vorhandener Wegenetze, den Bau neuer Radwege, Mobilitätsstationen, Fahrradparkhäuser, Radabstellanlagen oder die Einrichtung von Wegweisungssystemen.

Über den Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“ werden regional modellhafte, investive Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation gefördert. Ziel ist es, neben der Einsparung von Treibhausgasemissionen durch den Vorbildcharakter der Projekte bundesweit zur Nachahmung anzuregen. Antragsberechtigt sind alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts. Die Förderquote beläuft sich seit 01. Januar 2020 auf bis zu 75 Prozent und bei finanzschwachen Kommunen auf bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. Die Zuwendungen können für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren gewährt werden. Der Förderaufruf wird momentan überarbeitet und soll in der novellierten Fassung in der ersten Jahreshälfte 2020 veröffentlicht werden.“

Weitere detaillierte Angaben zur Förderhöhe, zum Kreis der Antragsberechtigten und zu der Laufzeit finden sich unter dem Link (siehe hierzu auch Abschnitt 4.2):

<https://www.klimaschutz.de/förderung> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Darüber hinaus fördert das *BMU* im Rahmen der in 2019 angelaufenen Pilotphase zum neuen Förderprogramm „Kommunale Modellvorhaben zur Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeitsziele in Strukturwandelregionen“ (KoMoNa) u.a. den Ausbau touristischer Radwege. Nach Aussage des *BMU* werden hiermit Kommunen aus dem Sofortprogramm „Strukturentwicklung Kohleregionen“ der Bundesregierung in den Kohleregionen Brandenburgs bei der Etablierung umweltverträglicher Mobilitätskonzepte, die der Stärkung des nichtmotorisierten Individualverkehrs und der Umsetzung der umweltbezogenen Ziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie dienen, unterstützt. Die Förderquote beläuft sich demnach in der Pilotphase auf 90 Prozent, im begründeten Einzelfall kann ausnahmsweise eine Vollfinanzierung gewährt werden.⁹

Das *BMU* führt weiter aus:

„Künftige Förderrunden sollen bei Ausfinanzierung und Verstetigung des Förderprogramms KoMoNa über das Strukturstärkungsgesetz auf Basis einer Förderrichtlinie erfolgen, die gegenwärtig erstellt wird. Die Förderung soll sich unter anderem an Kommunen in den von der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ in den Blick genommenen Braunkohleregionen des Lausitzer, Mitteldeutschen, Helmstedter und Rheinischen Reviers richten.“

4. Weitere Förderprogramme und Finanzhilfen der EU, des Bundes und der Länder

Die im Folgenden aufgeführten Förderprogramme und Finanzhilfen wurden der Förderdatenbank des Bundes¹⁰ unter dem Suchbegriff „Radweg“ entnommen (Stand: 17.2.2020). Hierbei wurden

⁹ Email des Kabinetts- und Parlamentsreferates des *BMU* vom 13.2.2020.

¹⁰ <http://www.foerderdatenbank.de/> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

die Formulierungen der Fördermaßnahmen teilweise übernommen. Fettungen erfolgten durch den Verfasser dieses Sachstands. Die entsprechenden Links sind jeweils beigefügt.

4.1. Fördergeber EU

Als einzige Fördermaßnahme unter dem Suchbegriff „Radweg“ findet sich hier die *Zukunftsinitiative Stadtteil II EFRE* für das Fördergebiet Berlin.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Berlin/zukunftsinitiative-stadtteil-ii-efre.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Als förderfähige Maßnahmen werden u.a. Maßnahmen zur Qualifizierung des öffentlichen und öffentlich zugänglichen Stadtraums (wie Straßen, Plätze und Brachflächen) benannt, wozu auch Fuß- und **Radwege** sowie die Aufwertung von Freiflächen aus sozialen, städtebaulichen oder gestalterischen Gründen gehören.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des oben genannten Sachstands aus dem Jahr 2018 wurde diese Förderung in der Datenbank unter Fördermaßnahmen des Landes Berlin geführt.

4.2. Fördergeber Bund

Hier findet sich als einzige Fördermaßnahme unter dem Suchbegriff „Radweg“ die bereits in Abschnitt 3 aufgeführte *Klimaschutzinitiative - Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)*.

Es gilt die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld. Die Richtlinie gilt vom 5. Juni 2019 bis zum 31. Dezember 2022.¹¹

Das *BMU* fördert mit dieser Maßnahme bundesweit u.a. die **Verbesserung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur** durch:¹²

- die Einrichtung von Wegweisungssystemen für alltagsbezogene Radverkehrsrouten zur verbesserten Orientierung und Routenwahl,
- die Errichtung von Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen oder baulich angelegten Radwegen zur Ergänzung vorhandener Wegenetze (Lückenschluss),
- den **Bau neuer Wege für den Radverkehr** (Errichtung von Fahrradwegen, -straßen und -schnellwegen),

11 <https://www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

12 <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/richtlinie-zur-foerderung-von-klimaschutzprojekte.html>, Abschnitt 2.11.2 (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

- hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Wege für den Radverkehr unter den Fördervoraussetzungen und den Förderquoten gemäß den Nummern 2.8.1 und 2.8.2 dieser Richtlinie,
- die **Umgestaltung bestehender Radverkehrswege**, um sie an ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen anzupassen (z.B. Wegverbreiterung, Anpassung der Streckenführung),
- die Umgestaltung von Knotenpunkten (z.B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs,
- die Errichtung von frei zugänglichen Radabstellanlagen (z.B. Fahrradbügel) an öffentlichen Einrichtungen bzw. an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr sowie auf grundstückszugehörigen Flächen,
- die Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäusern sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen. Die Fahrradabstellplätze müssen den Anforderungen bzgl. einer hohen Nachfrage für längeres Fahrradparken gemäß den FGSV-Hinweisen zum Fahrradparken dienen.

Siehe hierzu auch:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/richtlinie-zur-foerderung-von-klimaschutzprojekte.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Förderberechtigt sind Verbände/Vereinigungen, öffentliche Einrichtungen, Kommunen, Hochschulen, Bildungseinrichtungen sowie Unternehmen.

Die Förderung erfolgt durch eine nicht rückzahlbare, anteilige Zuwendung (Zuschuss) zu den zwendungsfähigen Ausgaben.

4.3. Fördergeber Land

4.3.1. Baden-Württemberg

Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Es gilt die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG).¹³

Das Land Baden-Württemberg gewährt mit dieser Fördermaßnahme Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und des Lärmschutzes der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität dringend notwendig sind, wie z.B. **Bau-, Ausbau- oder Umbauvorhaben für die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur**, einmalige Zuwendungen.

13 <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=VVBW-MVI-20160309-SF&psml=bsbawue-prod.psml&max=true> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Baden-Wuerttemberg/durchfuehrung-igvfg.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Antragsberechtigt sind Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse, die anstelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind, sowie bevollmächtigte kommunale Baulastträger bei baulastträgerübergreifenden und zusammenhängenden Maßnahmen.

Die Zuwendung wird als einmaliger Zuschuss zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung als Festbetrag gewährt.

Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 % der förderfähigen Kosten.

Tourismusingfrastrukturprogramm

Es gilt die Richtlinie des Justizministeriums über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung öffentlicher Tourismusingfrastruktureinrichtungen (Tourismusingfrastrukturprogramm), die mit Wirkung vom 1. April 2018 in Kraft trat.¹⁴

Das Land Baden-Württemberg unterstützt im Rahmen dieses Programms u.a. die Anlegung **touristischer Radwege, sofern sie keine Radfernwege** sind. Ziel des Programms ist es, die wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit von Tourismusingfrastruktureinrichtungen zu stärken sowie deren Qualität zu verbessern und so die Attraktivität zu steigern. Ferner soll die touristische Entwicklung strukturschwacher Gebiete unterstützt sowie der Erholungs- und Freizeitwert der Tourismusingemeinden und -regionen erhöht werden.

Siehe hierzu:

https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Baden-Wuerttemberg/foerderung_der_tourismusingfrastruktur.html (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Antragsberechtigt sind Gemeinden, gemeindliche Zusammenschlüsse und Unternehmen mit überwiegend öffentlichen Tourismusingaufgaben, an denen Gemeinden, Gemeindeverbände oder Landkreise mit mindestens 50 % beteiligt sind, wobei die gemeindliche Beteiligung mindestens 25 % betragen muss. Im Rahmen von Kooperationsvorhaben sind ausnahmsweise auch die Landkreise antragsberechtigt.

Die Förderung erfolgt als Anteilsfinanzierung im Rahmen einer Projektförderung in Form eines Zuschusses.

14 <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Wirtschaft/Foerderungen/Foerderungen/Tourismusingfrastruktur.pdf> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Der Zuschuss beträgt bei touristischen Radwegen, sofern sie keine Radfernwege sind, höchstens 25 % der zuwendungsfähigen Kosten.

4.3.2. Brandenburg

Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest)

Es gilt die Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest).¹⁵ Die Förderung bestand bis 31.12.2019.¹⁶

Im Rahmen der Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg sind u.a. Geh- und **Radwege auf Brücken** zur Herstellung beziehungsweise Erhaltung von Wegebeziehungen zuwendungsfähig.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Brandenburg/investitionen-oepnv-brandenburg.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Zuwendungsempfänger sind kommunale Aufgabenträger, Gemeinden, Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses.

4.3.3. Hessen

Förderung der Nahmobilität

Es gilt die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität.¹⁷

Das Land Hessen fördert die Nahmobilität durch Mittel für Investitions- und Planungskosten. Gefördert werden u.a. „*bauliche Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fuß- und **Radverkehrs**, insbesondere der Knotenpunktumbau im Zuge von Radrouten und Routen der Fußverkehrsnetze. Schwerpunkte der Förderung sind der Bau von Radschnell- und Rad-Direktverbindungen, der Ausbau der hessischen Schülerradrouten sowie innovative Modellprojekte zur Förderung der Nahmobilität. Darüber hinaus werden Planungsleistungen und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit unterstützt, die das Ziel haben,*

15 Amtsblatt für Brandenburg – Nr. 19 vom 17. Mai 2017, S. 431.
https://bravors.brandenburg.de/br2/sixcms/media.php/76/Amtsblatt%2019_17.pdf (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

16 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/19027> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

17 https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/12/2019-12-19_Durchf%C3%BChrungserlass_RiLiFP51-gez.pdf (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

*den Fuß- und Radverkehr zu fördern.*¹⁸ Unter anderem sind folgende investive Maßnahmen einschließlich aller Folge- und Zusammenhangsmaßnahmen förderfähig:

- Bau und Ausbau von straßenbegleitenden und selbstständigen Fuß- und **Radwegen** sowie kombinierten Geh-/**Radwegen** sowie
- Bau und Ausbau von Brücken und Durchlässen im Zuge von Fuß- und **Radwegen** sowie kombinierten Geh-/**Radwegen**.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Hessen/foerderung-der-nahmobilitaet.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Antragsberechtigt sind Gemeinden, Gemeindeverbände und Zweckverbände sowie Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturunternehmen, soweit diese Unternehmen Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs erfüllen, für die die Kommunen zuständig sind. Nach Hessischer Landkreisordnung (HKO) § 1 Abs. 1 sind die Landkreise Gebietskörperschaften und Gemeindeverbände. Somit sind Kreise und Landkreise ebenfalls antragsberechtigt.

Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses.

Die Höhe der Förderung beträgt grundsätzlich bis zu 70 %, bei Vorhaben von besonderem Landesinteresse auch bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Im Fall von Gemeinden, Gemeindeverbänden und Zweckverbänden kann die Höhe der Förderung abhängig von der finanziellen Leistungsfähigkeit um 10 % erhöht oder verringert werden.

4.3.4. Nordrhein-Westfalen

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

Es gelten die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah).¹⁹

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Nahmobilität) in den Gemeinden. Gefördert werden können inner- und außerörtlich u.a.:

- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen,
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen,

18 <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Hessen/foerderung-der-nahmobilitaet.html>, Teil II Einzelbestimmungen (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

19 https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=1000000000000000239 (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

- Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW),
- straßenbegleitende **Radwege**,
- selbstständig geführte **Radwege**,
- Fahrradstraßen,
- gemeinsame und getrennte **Rad-/Gehwege**.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/NRW/nahmobilitaet.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Antragsberechtigt sind Gemeinden und Gemeindeverbände, privatrechtlich organisierte Unternehmen mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung, die satzungsgemäß Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnehmen, sowie sonstige kommunale Zusammenschlüsse in der Form von Vereinen, Stiftungen oder ähnlichen Institutionen des Privatrechts, die satzungsgemäß die Förderung der Nahmobilität verfolgen und deren Mitgliedskommunen als fußgänger- und fahrradfreundlich anerkannt worden sind.

Die Zuwendungen werden in Form eines Zuschusses als Projektförderung für Einzelvorhaben gewährt.

Die Höhe der Förderung beträgt grundsätzlich bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, in Ausnahmefällen bis zu 90 %.

Ermittlung und Nachweis der Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen von Straßen, Wegen und Plätzen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet - ausgenommen Bundesstraßen - mit Strecken der nicht bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NE-Ausgleichsrichtlinien)

Es gelten die Richtlinien für die Ermittlung und den Nachweis der Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen von Straßen, Wegen und Plätzen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet - ausgenommen Bundesstraßen - mit Strecken der nicht bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NE-Ausgleichsrichtlinien). Die Richtlinie trat am 30. Mai 2018 in Kraft und gilt bis zum 30. Mai 2023.²⁰

In der Fördermaßnahme heißt es:

„Die Länder sind nach § 16 Absatz 1 Nummer 3 und Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, zum Ausgleich von 50 Prozent von den Aufwendungen der nicht bundeseigenen Eisen-

20 https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=930&bes_id=38905&val=38905&ver=7&g=0&aufgehoben=N&menu=1 (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

bahnen des öffentlichen Verkehrs für die Erhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Straßen, Wegen und Plätzen - ausgenommen Bundesstraßen -, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet, mit Strecken dieser Eisenbahnen verpflichtet.“

Die Aufwendungen für den Betrieb **höhengleicher Kreuzungen mit Feld-, Wald-, Fuß- und Radwegen** sind für die Wegeart „Fuß- oder Radweg“ mit dem Pauschalwert 51 Euro anzusetzen.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/NRW/betrieb-erhaltung-hoehengleicher-kreuzungen.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses.

Die **Förderrichtlinie Hochwasserrisikomanagement und Wasserrahmenrichtlinie (FöRL HWRM/WRRL)** wird ebenfalls in der Förderdatenbank unter dem Suchbegriff „Radweg“ angezeigt. Jedoch findet sich das Schlagwort im Text unter dem Abschnitt 5.4.1.4. Hierin heißt es:

„**Nicht zuwendungsfähig** sind Ausgaben für:

...

- Ordnungs- und Lenkungsmaßnahmen als Einrichtungen der stillen Erholung, wie Wanderwege, **Radwege**, Ruhebänke, Schutzhütten, Rastplätze, Toilettenanlagen, Parkplätze, Freitreppen, Aussichtstürme, soweit sie nicht bauablaufbedingt als Ersatzbauten erforderlich sind;

...“

4.3.5. Saarland

Förderung der öffentlichen touristischen Infrastruktureinrichtungen

Es gilt die Richtlinie für die Förderung der öffentlichen touristischen Infrastruktureinrichtungen im Saarland. Die Änderung der Richtlinie trat mit Wirkung zum 1. August 2017 in Kraft und ist bis zum 31. Dezember 2023 befristet.²¹

Das Saarland fördert – zum Teil mit Unterstützung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) – Investitionsvorhaben in öffentliche touristische Infrastruktureinrichtungen mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der saarländischen Tourismuswirtschaft durch moderne, markt- und kundenorientierte Infrastruktureinrichtungen zu verbessern.

21 https://www.saarland.de/dokumente/thema_tourismus/Endfassung_mod_Infrastrukturrichtlinie.pdf (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Als nicht einnahmeschaffend und nicht mit anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten verbundene Vorhaben sind u. a. innovative Vorhaben an bestehenden Premiumwanderwegen und überregionalen **Radwegen** förderfähig.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Saarland/foerdung-touristische-infrastruktureinrichtungen.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Als Zuwendungsempfänger werden vorzugsweise Gemeinden und Gemeindeverbände gefördert.

Die Förderung erfolgt im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel im Wege der Projektförderung als Anteilfinanzierung in Form von Zuwendungen.

4.3.6. Sachsen

Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-Infra) - Wirtschaftsnahe Infrastruktur

Der Freistaat Sachsen fördert im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ Investitionen in wirtschaftsnahe Infrastrukturvorhaben. Daneben werden auch nicht-investive Maßnahmen gefördert. Im Tourismusbereich sind die Errichtung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie die Geländeerschließung für den Tourismus denkbare förderwürdige Projekte.

Gefördert werden können u.a. **Radwege zur touristischen Nutzung** in prädikatisierten Kur- und Erholungsorten sowie **Fernradwege** gemäß Radverkehrskonzeption 2014, sofern sie nicht förderfähig gemäß Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger vom 9. Dezember 2015 sind.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Sachsen/wirtschaftsnahe-infrastruktur-grw-infra.html> (zuletzt aufgerufen am 18.2.2020).

Antragsberechtigt sind insbesondere Gemeinden, Landkreise und Gemeindeverbände sowie juristische Personen, die nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet sind. Eingetragene Vereine sind förderfähig, wenn sie die Infrastrukturmaßnahme mit Zustimmung oder im Auftrag der Gemeinde durchführen. Im Bereich Kooperationsnetzwerke sind juristische Personen uneingeschränkt förderfähig. Antragsberechtigt für Regionalbudget sind Landkreise und kreisfreie Städte.

In den Landkreisen Görlitz und Nordsachsen beträgt die Förderquote bis zu 90%, in der Stadt Dresden bis zu 70% und in allen anderen Landkreisen und kreisfreien Städten bis zu 85% der zuwendungsfähigen Kosten.

4.3.7. Sachsen-Anhalt

Nachhaltige Mobilität - Radverkehrsanlagen und -infrastruktur

Es gilt die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität – Radverkehrsanlagen und –infrastruktur. Der Runderlass trat am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und tritt mit Ablauf des 31.12.2023 außer Kraft.²²

Das Land Sachsen-Anhalt fördert mit Unterstützung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) den Ausbau des Radwegenetzes sowie den Bau begleitender Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Baulast.

Gefördert werden mit dieser Fördermaßnahme u.a. der Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen, Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ sowie die **Einrichtung von Fahrradstraßen** und die Errichtung begleitender Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Bike&Ride-Anlagen, Fahrradabstellanlagen, Wegweisungs- und Beschilderungssysteme) schwerpunktmäßig im städtischen Raum einschließlich des Stadt-Umland-Gebietes.

Siehe hierzu:

<https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Sachsen-Anhalt/nachhaltige-mobilitaet-radverkehrsanlagen.html> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

Zuwendungsempfänger können Kommunen im Sinne des Kommunalverfassungsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt sein, soweit sie Baulastträger der zu fördernden Verkehrsanlage sind.

Die Förderung erfolgt als Projektförderung und wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss zur Anteilsfinanzierung des Vorhabens gewährt. Der Fördersatz beträgt bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Förderung ist im Zuwendungsbescheid auf einen Höchstbetrag zu begrenzen. Doppelförderung und Kumulierung mit anderen Fördermitteln im Sinne von § 23 LHO sind nicht zulässig.

22 <https://www.landesrecht.sachsen-anhalt.de/bsst/document/VVST-VVST000010689> (zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

4.3.8. Schleswig-Holstein

Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein

Es gilt die Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein, die am 1. Januar 2020 in Kraft trat und bis zum 31. Dezember 2020 gilt.²³

Das Land Schleswig-Holstein unterstützt mit dieser Förderung Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Gegenstand der Förderung ist u.a. der Bau oder Ausbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen. Hierunter fallen auch innerörtliche **Radwege** im Zuge von Hauptverbindungen des Fahrradverkehrs mit überwiegender Bedeutung für den Alltags- und Schulradverkehr (z.B. Velorouten), die nicht im Zusammenhang mit verkehrswichtigen Straßen stehen und im Flächennutzungsplan oder einem zur Beurteilung gleichwertigen Plan ausgewiesen sind. Gefördert werden können darüber hinaus einfache Radverkehrsanlagen (z. B. Markierung von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Führungshilfen an Knotenpunkten) sowie öffentliche Fahrradabstellanlagen von besonderer Bedeutung, die nicht Bike + Ride-Anlagen sind.

Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfänger sind Gemeinden und Kreise als gesetzliche Baulastträger und kommunale Zusammenschlüsse, sofern ihnen die Straßenbaulast übertragen wurde.

Die Zuwendungen werden als Anteilsfinanzierung im Rahmen einer Projektförderung als zweckgebundene, nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt und auf einen Höchstbetrag begrenzt.

23 Im Einvernehmen mit dem Finanzministerium wird die zum 31.12.2019 auslaufende Richtlinie vom 01. Januar 2014 (Amtsblatt Schleswig-Holstein 2013 Seite 1050) durch die nachstehende Neufassung ersetzt: Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein <https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/kommunalerStrassenbau.html> (als Download unter „Antragsformulare und Richtlinien“, zuletzt aufgerufen am 17.2.2020).

5. Zusammenfassung

Folgende Förderprogramme und Finanzhilfen der EU, des Bundes und der Länder wurden unter dem Suchbegriff „Radweg“ in der Förderdatenbank des Bundes eruiert (Stand: 17.2.2020):

Fördergeber EU	<ul style="list-style-type: none"> • Zukunftsinitiative Stadtteil II EFRE
-----------------------	--

Fördergeber Bund	<ul style="list-style-type: none"> • Klimaschutzinitiative - Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
-------------------------	---

Fördergeber Land	
Baden-Württemberg	<ul style="list-style-type: none"> • Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes • Tourismusinfrastrukturprogramm
Berlin	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe: Zukunftsinitiative Stadtteil II EFRE
Brandenburg	<ul style="list-style-type: none"> • Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest)
Hessen	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Nahmobilität
Nordrhein-Westfalen	<ul style="list-style-type: none"> • Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) • Ermittlung und den Nachweis der Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung höhengleicher Kreuzungen von Straßen, Wegen und Plätzen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet - ausgenommen Bundesstraßen - mit Strecken der nicht bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs (NE-Ausgleichsrichtlinien)
Saarland	<ul style="list-style-type: none"> • Förderung der öffentlichen touristischen Infrastruktureinrichtungen
Sachsen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-Infra) - Wirtschaftsnahe Infrastruktur
Sachsen-Anhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Nachhaltige Mobilität - Radverkehrsanlagen und -infrastruktur
Schleswig-Holstein	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein
