



Sachstand

Kommunale Zweckverbände und Förderprogramme für gemeinsame Radverkehrsprojekte

Kommunale Zweckverbände und Förderprogramme für gemeinsame Radverkehrsprojekte

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 053/21
Abschluss der Arbeit: 2. Juli 2021
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

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.	Der kommunale Zweckverband	4
3.	Zweck: gemeinsame Radverkehrsprojekte	5
4.	Förderprogramme	5
4.1.	Alleinige Förderung durch den Bund	5
4.1.1.	Klimaschutz durch Radverkehr	6
4.1.2.	Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld	6
4.1.3.	Förderprogramm Radnetz Deutschland	7
4.1.4.	Investive Modellvorhaben des Radverkehrs	7
4.1.5.	Nicht investive Maßnahmen	7
4.1.6.	Bike+Ride-Offensive	8
4.2.	Gemischte Förderung von Bund und Ländern	9
4.2.1.	Sonderprogramm Stadt/Land	9
4.2.2.	Förderung von Radschnellwegen	10
4.2.3.	„Sachsen-Anhalt Revier 2038“	10

1. Einleitung

Gegenstand des Sachstands ist die Frage, ob Kommunen zum Zweck gemeinsamer Radverkehrsprojekte einen kommunalen Zweckverband gründen dürfen. Weiterhin soll dargelegt werden, bei welchen Förderprogrammen des Bundes es möglich ist, sich als kommunaler Zweckverband zu bewerben.

Zweckverbände sind eine in der Praxis regelmäßig vorkommende Organisationsform zur Verwirklichung von kommunalen Radverkehrsprojekten. Die folgenden Beispiele veranschaulichen dies: Der Zweckverband Muldentalradweg gewann für sein Engagement zur Förderung des Fahrradverkehrs den Sächsischen Fahrradpreis.¹ Der Zweckverband Chemnitztalradweg, der aus zwei Städten und mehreren Gemeinden besteht, hat es sich zur Aufgabe gemacht, einen Radweg von Chemnitz bis zum Muldental zu planen, zu finanzieren und umzusetzen.² Im Übrigen widmet sich eine Vielzahl an thematisch breiter aufgestellten Zweckverbänden in größerem Umfang Radverkehrsprojekten.³

2. Der kommunale Zweckverband

Ein Zweckverband ist „eine durch Zusammenschluss mehrerer Gemeinden bzw. Gemeindeverbände [...] begründete **Körperschaft des öffentlichen Rechts**“.⁴ In der kommunalen Praxis ist der Zweckverband die bedeutsamste Organisationsform interkommunaler Zusammenarbeit.⁵ Die Rechte und Pflichten kommunaler Zweckverbände regelt das jeweilige Landesrecht.⁶ Die Vorgaben zur Gründung eines kommunalen Zweckverbands stimmen in den verschiedenen Bundesländern im Wesentlichen überein.⁷ Der Zweck des Verbands muss in der **Erfüllung kommunaler Aufgaben** liegen, zu deren Wahrnehmung Gemeinden oder Gemeindeverbände berechtigt oder verpflichtet sind.⁸ Die Übertragung von Aufgaben an einen Zweckverband ist grundsätzlich im

1 Fahrradportal, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/zweckverband-muldentalradweg-und-landkreis>.

2 <https://chemnitztalradweg.de/pressebereich/>.

3 Vgl. u.a. <https://landfolge.de/gesamtregionales-radverkehrskonzept/>; <https://www.zrk-kassel.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html>; <http://www.region-wittgenstein.de/s/news/12.pressemitteilung-vom-14-05-2021.region.html>.

4 Hellermann in Hoppe/Uechritz/Reck, Handbuch Kommunale Unternehmen, 2012, § 7 Rn. 144 (Hervorhebung durch Autor dieses Sachstands).

5 Düsterdiek, NZBau 2006, 618.

6 Vgl. z.B. Art. 17 ff. Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit (Bayern), §§ 10 ff. Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit im Land Brandenburg, §§ 7 ff. Niedersächsisches Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit, §§ 11 ff. Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (Nordrhein-Westfalen).

7 Oebbecke, NVwZ 2010, 665.

8 Runkel in Ernst/Zinkhahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, 2020, § 205 Rn. 96.

gesamten Bereich kommunaler Aufgaben möglich.⁹ Werden Aufgaben an einen Zweckverband abgegeben, so findet kraft Gesetzes ein vollständiger Übergang dieser Aufgaben von der abgebenden Gemeinde auf den Zweckverband statt.¹⁰ Vom Gemeindeverband unterscheidet sich der Zweckverband insbesondere durch seinen begrenzten Aufgabenbereich.¹¹

3. Zweck: gemeinsame Radverkehrsprojekte

Die Förderung des Radverkehrs ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen.¹² Kommunen spielen bei der Gestaltung des Radverkehrs eine besonders wichtige Rolle.¹³ Radverkehrsprojekte, wie z.B. ein Radverkehrsnetz zwischen einzelnen Dörfern, lassen sich als kommunale Aufgaben definieren. Damit ist ein kommunaler Zweckverband zur Verwirklichung gemeinsamer Radverkehrsprojekte grundsätzlich **rechtlich zulässig**. Für die Zulässigkeit spricht im Übrigen auch die Existenz von Programmen zur finanziellen Förderung des Radwegebaus, bei denen Zweckverbände explizit als Antragsberechtigte genannt werden.¹⁴

4. Förderprogramme

4.1. Alleinige Förderung durch den Bund

Es gibt mehrere Programme des Bundes zur finanziellen Förderung des Radwegebaus, bei denen auch kommunale Zweckverbände antragsberechtigt sind.¹⁵

9 Hellermann in Hoppe/Uechritz/Reck, Handbuch Kommunale Unternehmen, 2012, § 7 Rn. 157.

10 Vgl. z.B. § 4 Abs. 1 Gesetz über kommunale Zusammenarbeit Baden-Württemberg, § 6 Abs. 1 Gesetz über kommunale Gemeinschaftsarbeit (Nordrhein-Westfalen).

11 Ernst in von Münch/Kunig, Grundgesetz-Kommentar, 7. Auflage 2021, Art. 28 Rn. 180, 181: „Ein Gemeindeverband ist [...] eine Gebietskörperschaft, die zur Erfüllung von Selbstverwaltungsaufgaben gebildet ist (formeller Gemeindeverband) oder ein diesen nach Umfang und Gewicht der von ihnen wahrzunehmenden Selbstverwaltungsaufgaben vergleichbarer kommunaler Zusammenschluss“.

12 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/036-scheuer-deutschland-fahrradland>.

13 <https://zukunft-radverkehr.bmvi.de/bmvi/de/home/info/id/13>.

14 Vgl. WD 5 – 3000 – 153/18, Programme zur finanziellen Förderung des Radwegebaus, S. 17, 24, 25, <https://www.bundestag.de/resource/blob/587056/8e6ffab4ceb64d2372056264cb6ae22e/WD-5-153-18-pdf-data.pdf>; WD 5 – 3000 – 011/20, Aktuelle Programme zur finanziellen Förderung des Radwegebaus, S. 11, <https://www.bundestag.de/resource/blob/688386/d39deeb0093a3b2dcaf0a9e6688bc336/WD-5-011-20-pdf-data.pdf>.

15 Siehe auch die im Netz verfügbaren Übersichten, u.a.: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>; <https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-foerderung-des-radverkehrs-in-staedten-und-gemeinden/>; <https://www.adfc.de/artikel/foerderung-kommunaler-radverkehrsinfrastruktur>.

4.1.1. Klimaschutz durch Radverkehr

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) fördert Modellprojekte für den Radverkehr.¹⁶ Gefördert werden investive Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen in der jeweiligen Region. Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses. Bis zum 31. Dezember 2021 ist die Förderung erhöht und beträgt grundsätzlich bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für einen Zeitraum von bis zu 4 Jahren. Rechtsgrundlage ist der Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr).¹⁷

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts. Dazu zählen Kommunen, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen sowie Verbände und Vereinigungen. Kommunale Zweckverbände sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und Verbände, so dass sie antragsberechtigt sind.

4.1.2. Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld

Das BMU fördert strategische und investive Klimaschutzvorhaben in Kommunen.¹⁸ Gefördert werden u.a. auch die Verbesserung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur durch den Bau neuer Wege für den Radverkehr.¹⁹ Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses. Die Höhe des Zuschusses hängt von der Art der Maßnahme ab und beträgt für Maßnahmen im Bereich der nachhaltigen Mobilität grundsätzlich bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, mindestens jedoch 5.000 EUR für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs.

Antragsberechtigt sind u.a. Städte, Gemeinden und Landkreise sowie Zusammenschlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind. Hierzu gehört ein kommunaler Zweckverband.

16 <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/foerderaufruf-klimaschutz-durch-radverkehr.html>.

17 https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/systemfiles/cbox/1260/live/lw_bekdoc/fa-klimaschutz-durch-radverkehr.pdf.

18 <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/richtlinie-zur-foerderung-von-klimaschutzprojekte.html>; <https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/Kommunalrichtlinie%20vom%2022.07.2020.pdf>.

19 2.11.2 c) Kommunalrichtlinie des BMU, <https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/Kommunalrichtlinie%20vom%2022.07.2020.pdf>.

4.1.3. Förderprogramm Radnetz Deutschland

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert die Weiterentwicklung des „Radnetz Deutschland“.²⁰ Ziel des Förderprogramms ist es, länderübergreifend ein sicheres, lückenloses und attraktives Netz aus national bedeutenden Radfernwegen zu schaffen und Deutschland zum Fahrradland für Alltag, Freizeit und Tourismus zu machen. Die Radwege sollen sich außerdem in das europäische Veloroutennetz einfügen. Es wird u.a. der Bau von neuen Radwegen gefördert, mit denen Lücken im Radnetz geschlossen werden sollen. Der Bund beteiligt sich mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 75 Prozent an den förderfähigen Maßnahmen. Die Gewährung der Förderung erfolgt unter der Voraussetzung, dass Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Ein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht nicht.

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts, welche die Maßnahmen auf eigene Rechnung und in eigener Verantwortung durchführen können.²¹ Kommunale Zweckverbände sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und somit antragsberechtigt.

4.1.4. Investive Modellvorhaben des Radverkehrs

Das BMVI fördert innovative Maßnahmen, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr leisten und/oder nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern.²² Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses. Die Förderquote beträgt grundsätzlich bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Rechtsgrundlage ist die Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland.²³

Antragsberechtigt sind alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts. Hierunter fallen auch Zweckverbände.

4.1.5. Nicht investive Maßnahmen

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 und das dazugehörige Förderprogramm sind zum 31. Dezember 2020 ausgelaufen. Es wurde bereits ein neuer NRVP 2021 beschlossen.²⁴ Das neue

20 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/foerderprogramm-radnetz-deutschland.html>; https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Radverkehr/Radnetz_Deutschland/Radnetz_Deutschland_node.html.

21 https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Radverkehr/Radnetz_Deutschland/Radnetz_Deutschland_node.html.

22 https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Radverkehr/Investive_Massnahmen/investiv_massnahmen_node.html; https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Foerderrichtlinie_Rad_investiv.pdf?__blob=publicationFile.

23 https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Foerderrichtlinie_Rad_investiv.pdf?__blob=publicationFile.

24 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0-nb.pdf?__blob=publication-File.

Förderprogramm wird derzeit noch erarbeitet. Bis zu einer Veröffentlichung des neuen Förderprogramms können weiterhin Anträge zur nicht investiven Förderung von Vorhaben des Radverkehrs eingereicht werden.²⁵

Bei dem bisherigen Förderprogramm 2020 richtete sich eine Förderung nach den folgenden Kriterien. Das BMVI förderte nicht investive Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland.²⁶ Im Rahmen des NRVP wurden solche nicht investiven Maßnahmen gefördert, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten und/oder die nachhaltige Mobilität sichern.

Antragsberechtigt sind alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts, soweit die haushaltsrechtlichen Ermächtigungen vorliegen. Hierzu gehören Zweckverbände.

4.1.6. Bike+Ride-Offensive

Mit der Bike+Ride-Offensive soll der Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen für Kommunen erleichtert werden.²⁷ Bis Ende 2022 sollen neue Radstellanlagen mit insgesamt 100.000 Bike+Ride-Plätzen deutschlandweit errichtet werden. Bei dem Förderprogramm handelt es sich um eine Kooperation des Bundesumweltministeriums und der Deutschen Bahn. Das BMU stellt eine anteilige Finanzierung der zuwendungsfähigen Ausgaben über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) zur Verfügung. Bis zum 31. Dezember 2021 können Kommunen dafür einen Zuschuss von 70 Prozent sowie Unterstützung bei der Flächenermittlung und dem Abschluss von Gestattungsverträgen erhalten. Antragstellende aus Braunkohlerevieren profitieren außerdem von den dauerhaft erhöhten Förderquoten um 15 Prozent. Finanzschwache Kommunen erhalten so bis zu 100 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Rechtsgrundlage ist die Kommunalrichtlinie 2020.²⁸

Antragsberechtigt sind u.a. Städte, Gemeinden und Landkreise sowie Zusammenschlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind. Hierzu gehören auch kommunale Zweckverbände.

25 https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Radverkehr/Nicht_Investive_Massnahmen/nicht_investive_massnahmen_node.html.

26 https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Radverkehr/Nicht_Investive_Massnahmen/nicht_investive_massnahmen_node.html.

27 <https://www.klimaschutz.de/bikeandride>.

28 <https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/Kommunalrichtlinie%20vom%2022.07.2020.pdf>.

4.2. Gemischte Förderung von Bund und Ländern

4.2.1. Sonderprogramm Stadt/Land

Das Sonderprogramm Stadt/Land bezweckt eine Verlagerung vom KfZ-Verkehr auf den Radverkehr, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr sowie die Verbesserung gesellschaftlicher Teilhabe in den Kommunen.²⁹ Hierfür stehen Finanzhilfen des Bundes für die kommunale Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung, die für den flächenhaften Ausbau von Radwegenetzen eingesetzt werden können. Bevorzugt gefördert werden sollen u.a. Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze, die ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes erst nach dem Jahr 2023 oder gar nicht getätigt würden.³⁰

Fördermittelgeber ist das BMVI. Ausgereicht werden die Finanzmittel durch die Bundesländer. Über die Förderwürdigkeit der einzelnen Vorhaben entscheidet das jeweilige Land.³¹ Rechtsgrundlage ist die Verwaltungsvereinbarung von Bund und Ländern vom 25. Januar 2021.³² Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung förderfähiger Maßnahmen mit einem Regelfördersatz von 75 Prozent der förderfähigen Ausgaben. Der Landesanteil kann aus Mitteln des Landeshaushalts oder aus kommunalen Haushalten aufgebracht werden.

Antragsberechtigt sind Gemeinden und Gemeindeverbände.³³ Kommunale Zweckverbände sind keine Gemeindeverbände.³⁴ Es lässt sich aber schlüssig argumentieren, dass kommunale Zweckverbände, wie deren beteiligte Gemeinden sinngemäß antragsbefugt sind.

29 [https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Radverkehr/Sonderprogramm Stadt und Land/Sonderprogramm Stadt und Land_node.html;jsessionid=DE170CB1FB82CFE2FA07017522F29087.live21302](https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Foerderprogramme/Radverkehr/Sonderprogramm%20Stadt%20und%20Land/Sonderprogramm%20Stadt%20und%20Land_node.html;jsessionid=DE170CB1FB82CFE2FA07017522F29087.live21302); https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf?__blob=publicationFile.

30 Art. 3, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf?__blob=publicationFile.

31 https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SuL_Flyer.pdf?__blob=publicationFile.

32 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf?__blob=publicationFile.

33 https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SuL_Flyer.pdf?__blob=publicationFile.

34 Siehe oben bei Fn. 11.

4.2.2. Förderung von Radschnellwegen

Gefördert werden Investitionen der Länder und Kommunen in Radschnellwege, die ohne die Förderung erst nach 2022 oder überhaupt nicht getätigt würden.³⁵ Nach der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030“ sind „Radschnellwege [...] Verkehrswege, die auf Grund des hohen baulichen Standards eine schnelle, sichere und möglichst störungsfreie Fahrt mit dem Fahrrad einschließlich Pedelec ermöglichen. In der Regel bilden sie ein zusammenhängendes Netz mit vorhandenen Radwegen oder neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellwegen“.³⁶

Voraussetzung für die Förderung ist u.a., dass der Radschnellweg ein hohes Radverkehrspotential besitzt.³⁷ Im Zeitraum von 2017-2030 werden dafür pro Jahr 25 Mio. EUR im Verkehrshaushalt bereitgestellt. Weitere 73 Mio. EUR kommen bis 2023 aus dem Klimaschutzprogramm 2030 hinzu. Fördermittelgeber ist das BMVI. Die Mittel werden über die Bundesländer ausgereicht. Der Landesanteil kann sowohl aus Mitteln des Landeshaushalts wie auch aus kommunalen Haushalten aufgebracht werden. Der Bund beteiligt sich mit bis zu 75 Prozent, in begründeten Einzelfällen bis zu 90 Prozent, an den förderfähigen Kosten. Details regelt die Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030.³⁸

Antragsberechtigt sind Kommunen. Es lässt sich schlüssig argumentieren, dass kommunale Zweckverbände, wie deren beteiligte Gemeinden sinngemäß antragsbefugt sind.

4.2.3. „Sachsen-Anhalt Revier 2038“

Das Land Sachsen-Anhalt und der Bund fördern gemeinsam Investitionen in die wirtschaftliche Infrastruktur in Sachsen-Anhalt, durch die der Strukturwandel bewältigt wird und neue Arbeitsplätze geschaffen werden.³⁹ Förderfähig sind u.a. Investitionen in den Bereichen Verkehr (ohne Bundes-, Landes-, und Kommunalstraßen) sowie touristische Infrastruktur und Klima- und Umweltschutz. Je nach Art des Projekts können von diesen Kategorien auch Radwege erfasst sein. Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses. Die Höhe des Zuschusses beträgt bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Grundsätzlich müssen mindestens 10 Prozent aus eigenen Haushaltsmitteln geleistet werden. Die zuwendungsfähigen Ausgaben müssen mindestens 25.000 EUR betragen. Rechtsgrundlage ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen

35 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/079-scheuer-highspeed-radwege.html>; <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?blob=publicationFile>.

36 Art. 3 Abs. 1, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?blob=publicationFile>.

37 Art. 3 Abs. 3 d), <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?blob=publicationFile>.

38 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege.pdf?blob=publicationFile>.

39 <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Sachsen-Anhalt/sachsen-anhalt-revier-2038.html>; <https://www.ib-sachsen-anhalt.de/oeffentliche-einrichtungen/investieren-ausgleichen/sachsen-anhalt-revier-2038>.

an Gebietskörperschaften und sonstige Träger kommunaler Aufgaben in Sachsen-Anhalt nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen.⁴⁰

Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften, die im Investitionsgesetz Kohleregionen bestimmt sind. Antragsberechtigt sind weiterhin sonstige Träger, die öffentliche, vor allem kommunale Aufgaben in diesen oder für diese Gebietskörperschaften erfüllen. Dies können auch kommunale Zweckverbände sein.

* * *

40 https://www.ib-sachsen-anhalt.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Kommunen/Revier2038_Richtlinie.pdf.