

4 Verkehr

4.9 Verkehrsinfrastrukturförderung

- 4.9.1 Einführung**
Einführung
- 4.9.2 Gesetzliche Regelungen**
Gesetzliche Regelungen
- 4.9.3 Programmaufstellung**
Programmaufstellung
- 4.9.4 Förderkatalog**
 - 4.9.4.1 *GVFG-Bundesprogramm*
 - 4.9.4.2 *Landesprogramme für Zuwendungen nach § 3 Absatz 1 und § 5 Absatz 3 Entflechtungsgesetz*
 - 4.9.4.3 *Förderprodukt eingestellt, Punkt gestrichen: Landesprogramm für Zuwendungen nach § 33 Finanzausgleichsgesetz*
- 4.9.5 Grundsätze der Förderung**
 - 4.9.5.1 *Förderwürdigkeit*
 - 4.9.5.2 *Abgrenzung Neu- und Ausbau / Instandhaltung, Sanierung*
 - 4.9.5.3 *Abgrenzung verkehrswichtiger Straßen zu anderen kommunalen Straßen*
 - 4.9.5.4 *Unvereinbarkeit von Tempo 30 - Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche*
 - 4.9.5.5 *Straßenraum, Querschnitte und Gestaltung der Verkehrsanlagen*
 - 4.9.5.6 *Gestaltung von Ortsdurchfahrten*
 - 4.9.5.7 *Schmale Kreisstraßen*
 - 4.9.5.8 *Verkehrsbeeinflussungssysteme und Lichtsignalanlagen*
 - 4.9.5.9 *Radverkehrsanlagen, Radfernrouuten*
 - 4.9.5.10 *Gehwege*
 - 4.9.5.11 *Barrierefreie Planung von Verkehrsanlagen*
 - 4.9.5.12 *Bushaltestellen*
 - 4.9.5.13 *Besondere Fahrspuren für Busse, Maßnahmen zur Beschleunigung*
 - 4.9.5.14 *Park + Ride, Kiss + Ride, Bike + Ride- Anlagen, Mitfahrerparkplätze*
 - 4.9.5.15 *Punktuelle Maßnahmen*
 - 4.9.5.16 *Bewertung von Großmaßnahmen: Nutzen-Kosten-Untersuchungen*
- 4.9.6 Zuwendungsfähige Ausgaben**
 - 4.9.6.1 *Grunderwerbskosten*
 - 4.9.6.2 *Baukosten*
 - 4.9.6.3 *Verwaltungs- und Baunebenkosten*
 - 4.9.6.4 *Berücksichtigung des Zeitwertes, Regelungen Wertausgleich*
 - 4.9.6.5 *Kostenbeteiligung der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen (VU) bei Gemeinschaftsmaßnahmen mit Straßenbaulasträgern*
 - 4.9.6.6 *Festsetzung der Zuwendungsfähigkeit von Kosten bei Vorsorgemaßnahmen - RL Vorsorgemaßnahmen -*
 - 4.9.6.7 *Festsetzung der Zuwendungsfähigkeit von Kosten für Umleitungsstrecken des Schienen- und Straßenverkehrs*
 - 4.9.6.8 *Beiträge Dritter*

- 4.9.6.9 *Anliegerbeiträge, Erschließungskosten*
- 4.9.6.10 *Straßenbegleitgrün*
- 4.9.6.11 *Kostenanteile bei Kreuzungsmaßnahmen*
- 4.9.6.12 *Breitband-Grundversorgung*
- 4.9.6.13 *Kosten für den Rückbau von Bahnanlagen und von Bauwischenzuständen im Rahmen von Bahnhofsmmodernisierungen*
- 4.9.6.15 *Erwerb, Ausbau, Umgestaltung und Erneuerung von Bahnhöfen*
- 4.9.6.16 *Qualitätssicherung an Lichtsignalanlagen*
- 4.9.7 **Fördergrenzen für die Antragsprüfung****
- 4.9.7.1 *Fördersatz und Bagatellgrenzen*
- 4.9.7.2 *Umsatzsteuer*
- 4.9.7.3 *Pauschalen und Förderobergrenzen Kommunalen Straßenbau*
- 4.9.7.4 *Pauschalen und Förderobergrenzen ÖPNV*
- 4.9.7.5 *Teerpechhaltiges Material*
- 4.9.8 **Bewilligung und Bewirtschaftung****
- 4.9.8.1 *Urbescheid*
- 4.9.8.2 *Vorsorgebescheide und bauvorbereitende Leistungen*
- 4.9.8.3 *Vorläufiger Bescheid*
- 4.9.8.4 *Bescheidänderungen*
- 4.9.8.5 *Bewirtschaftung, Mittelabruf*
- 4.9.8.6 *Verwendungsnachweis, Abschlussbescheid*
- 4.9.8.7 *Zinsregelung*
- 4.9.8.8 *Aktenführung, Aufbewahrung Belege*
- 4.9.9 **Platzhalter****
- 4.9.10 **Schienengüterverkehr****
- 4.9.10.1 *Allgemein*
- 4.9.10.2 *Landesförderung*
- 4.9.10.3 *Mitwirkung des Landes bei der Förderung durch den Bund und Dritte*
- 4.9.11 **EFRE EU - Fonds regionale Entwicklung****
- EFRE: Aufgaben als fachtechnische Dienststelle*
- 4.9.12 **Informationen zur Homepage Hessen Mobil****
- Weitere Informationen und Quellen*



4.9.1 Einführung

Einführung

Die Verkehrsinfrastrukturförderung ist die finanzielle Beteiligung des Landes und Bundes bei Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Städte und Gemeinden. Gefördert werden Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus (KSB) und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV); einschließlich der Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr. Ziel ist die Aufwertung und Funktionsverbesserung von Verkehrsanlagen, wie z.B. Straßen, Schienenstrecken, Bahnhöfen, Haltestelleneinrichtungen, Leitsystemen und anderen förderfähigen Bauvorhabenarten. Leitziel ist die Sicherstellung und Verbesserung der Mobilität.

Zuständige Stellen

Die Fach- und Vollzugsaufsicht liegt bei dem für Verkehr zuständigen Ministerium:

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

Tel. 0611 815-0

www.wirtschaft.hessen.de

Bewilligungsstelle ist:

Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement

Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung und Verkehrssicherheit

Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

Tel. 0611 366-0

www.mobil.hessen.de

Förderanträge, Mittelabrufe und Verwendungsnachweise sind dem zuständigen Kompetenzzentrum Verkehrsinfrastruktur (KC VIF) vorzulegen:

Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement

Kompetenzzentrum Verkehrsinfrastrukturförderung Nord

Untere Königsstraße 95

34117 Kassel

Tel. 0561 7667-0

Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement

Kompetenzzentrum Verkehrsinfrastrukturförderung Süd

Groß-Gerauer Weg 4

64295 Darmstadt

Tel. 06151 3306-0

Räumliche Aufteilung der Kompetenzcenter Nord und Süd:

KC VIF Nord: Landkreise Waldeck-Frankenberg, Kassel, Schwalm-Eder, Werra-Meißner, Hersfeld -Rotenburg, Marburg-Biedenkopf, Fulda, Vogelsberg sowie Stadt Kassel.

KC VIF Süd: Landkreise Gießen und Wetterau, Hochtaunus-, Main-Taunus, Main-Kinzig, Offenbach, Lahn-Dill, Limburg-Weilburg, Rheingau-Taunus, Groß-Gerau, Darmstadt-Dieburg, Bergstraße, Odenwald sowie die Städte Darmstadt, Frankfurt, Offenbach und Wiesbaden.

Abbildung Räumliche Zuständigkeit der KC VIF bei Anträgen im kommunalen Straßenbau und ÖPNV



4.9.2 Gesetzliche Regelungen

Gesetzliche Regelungen

Die Verkehrsinfrastrukturförderung basiert auf folgenden Rechtsgrundlagen:

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
Der Bund führt im Rahmen seiner Zuständigkeit die besonderen Programme nach § 6 Abs. 1 und § 10 Abs. 2 Satz 1 und 3 des GVFG bis 2019 fort (GVFG-Bundesprogramm; Länderprogramme siehe Entflechtungsgesetz, (GVFG-Kompensationsmittel)).
- Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz–EntflechtG).
Das Land Hessen setzt die ihm nach § 3 Abs. 1 Satz 1, § 4 Abs. 3 und § 5 Absatz 3 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz –EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl 1 S. 2098, 2102) bis 2019 zufließenden Finanzmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden ein. Maßgebend ist das jeweilige Haushaltsgesetz.
- Landesprogramm für Zuwendungen nach §33 FAG
Rechtsgrundlage für die Gewährung von Zuwendungen nach dieser Verwaltungsvorschrift ist das Finanzausgleichsgesetz (FAG) des Landes in der jeweils gültigen Fassung.

Es gelten die Regelungen der Landeshaushaltsordnung (LHO). Weitere Vorgaben und Grundlagen, wie z.B. Kostenanteile bei Kreuzungsmaßnahmen Eisenbahnkreuzungen/ Straßenkreuzungen, Kreuzungen mit Wasserstraßen, ergeben sich aus anderen Gesetzen (z.B. ÖPNV-Gesetz, Behindertengleichstellungsgesetz BGG und HessBGG, Hessisches Straßengesetz HStrG, Personenbeförderungsgesetz PBefG).

Weitere Fördergrundsätze enthalten die jeweils gültigen Verwaltungsvorschriften (VV-GVFG/ zukünftig VV-VIF), Förderrichtlinien zu § 33 FAG und baufachliche Ergänzungsbestimmungen (ZBau-Land).

Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

4.9.3 Programmaufstellung

Programmaufstellung

Auf Grundlage der Anmeldung von förderfähigen Vorhaben erfolgt eine Aufnahme von Maßnahmen in ein Förderprogramm des Landes. Die Zuwendungsempfänger erhalten eine Bestätigung zur Aufnahme in die Förderprogramme "Kommunaler Straßenbau (KSB)" und "öffentlicher Personennahverkehr". Maßnahmen aus dem Bundesprogramm gemäß § 5 bis § 8 GVFG werden in das ÖPNV-Förderprogramm des Landes aufgenommen.

Im Rahmen der Erstellung der Förderprogramme für die kommenden Jahre sollen die zu Verfügung stehenden Haushaltsmittel möglichst effizient eingesetzt werden. Hierzu wurden sowohl für den kommunalen Straßenbau (KSB), als auch für den ÖPNV Kriterien für eine Dringlichkeitsreihung entwickelt, in welche die Leitziele sowie die Schwerpunkte des Landes einfließen.

Die Aufnahme von förderfähigen Maßnahmen in die Dringlichkeitsreihung setzt voraus, dass die potentiellen Zuwendungsempfänger schon bei der Programmanmeldung entsprechende Erläuterungen und Angaben zum Projekt liefern und eine hinreichend aussagekräftige Datengrundlage vorliegt. Auf Basis der Dringlichkeitsreihung legt das Hessen Mobil dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) am Ende eines Jahres jeweils einen Entwurf für die Förderprogramme Kommunaler Straßenbau und ÖPNV vor, in dem unter Berücksichtigung der zu Verfügung stehenden Haushaltsmittel diejenigen Fördermaßnahmen aufgeführt sind, für die im Folgejahr Aussicht auf Förderung besteht. Ein Anrecht auf Förderung kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Ausgewählte Maßnahmen, für die aktuell keine Haushaltsmittel bereitgestellt werden können, werden in die sogenannte „Reserveliste“ aufgenommen. Das Förderprogramm wird im Laufe des laufenden Jahres in Abstimmung mit dem HMWVL fortgeschrieben.

4.9.4 Förderkatalog

4.9.4.1 GVFG-Bundesprogramm

Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms (ÖPNV-Schienenverkehrswege in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten ab 50 Millionen €) entsprechen weitgehend dem Förderkatalog des Landesprogramms. Die zuwendungsfähigen Kosten werden in Abstimmung mit dem BMVBS ermittelt. Der Fördersatz beträgt bis zu 60 von Hundert der zuwendungsfähigen Kosten. Die resultierenden Zuwendungen können durch Landesmittel ergänzt werden.

4.9.4.2 Landesprogramme für Zuwendungen nach § 3 Absatz 1 und § 5 Absatz 3 Entflechtungsgesetz

Förderfähige Vorhaben (Projektförderung) sind die Bauformen und Bauvorhabenarten des folgenden Förderkatalogs:

Tabelle Förderkatalog Kommunalen Straßenbau

Kommunaler Straßenbau

	Neubau	
1	Kreisstraßen*	
2	Verkehrswichtige innerörtliche und zwischenörtliche Straßen*	
3	Kostenanteile bei Kreuzungsmaßnahmen nach EKkrG und bei Kreuzungsmaßnahmen nach §12 FStrG und §29 HStrG	
4	Brücken, Überwege und Unterführungen für Fußgänger- und Radfahrer	
5	Gehwege, Radverkehrsanlagen (Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)*	
6	Geh- und Radwege* (außerhalb von Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes und Kreisstraßen)	
7	Geh- und Radverkehrsanlagen an nicht klassifizierten Straßen und Radrouten*	
8	Beschilderung von Radwegrouten der Hessischen Fernradwege* (einschließlich Deutschlandrouten, Europäische Fernradwege, sonstige überregionale Routen)	
9	Beschilderung von regionalen Radwegrouten (kommunal) und flächendeckende Wegweisung von Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> • Wegweisung auf Grundlage des „Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV ggf. weiteren hessenspezifischen Regelungen • Verbesserung bestehender Anlagen zur Schaffung einheitlicher Standards
10	Fahrradabstellanlagen, Infotafeln, Rast- und Sitzgelegenheiten	
11	Umsteigeparkplätze (Mitfahrerparkplätze)	
12	Besondere Fahrspuren für Busse Busbuchten, Buswendeschleifen	
13	Verkehrsbeeinflussungssysteme und Lichtsignalanlagen (Leit-, Informations- und Steuerungssysteme)	
14	Güterverkehrszentren	<ul style="list-style-type: none"> • öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 Baugesetzbuch (BauGB).

	Ausbau/ Umbau	
15	Kreisstraßen*	<ul style="list-style-type: none"> • Neuaufteilung und Verbreiterung von Verkehrsflächen • Linienkorrektur und Trassenänderung
16	Verkehrswichtige inn erörtliche Straßen*	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Gradienten und/oder der Querneigung • Erhöhung der Tragfähigkeit (einschließlich frostsicherem Ausbau)
17	Kostenanteile bei Kreuzungsmaßnahmen nach EKRg und bei Kreuzungsmaßnahmen nach §12 FStrG und §29 HStrG	
18	Brücken, Überwege und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung • Erhöhung subjektiver und objektiver Sicherheit
19	Gehwege, Radverkehrsanlagen (an Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)*	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung oder Verbreiterung, Erhöhung der Verkehrssicherheit • Verbesserung Wegeoberfläche (Tragfähigkeit, Rollwiderstand etc.)
20	Geh- und Radwege (außerhalb von Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)*	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung oder Verbreiterung • Erhöhung der Verkehrssicherheit
21	Geh- und Radverkehrsanlagen an nicht klassifizierten Straßen und Radrouten*	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung oder Verbreiterung • Erhöhung der Verkehrssicherheit
22	Beschilderung von Radwegrouten der Hessischen Fernradwege (einschließlich Deutschlandrouten, Europäische Fernradwege, sonstige überregionale Routen)	<ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Wegweisung und Anpassung an Standards (ggf. in Verbindung mit baulichen Maßnahmen gemäß 19, 20, 21)
23	Beschilderung von Regionalen Radwegrouten und flächendeckende Wegweisung von Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> • Grundlegende Optimierung der Wegweisung und Anpassung an Standards
24	Fahrradabstellanlagen, Infotafeln, Rast- und Sitzgelegenheiten	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung und Optimierung der Anlagen
25	Umsteigeparkplätze (Mitfahrerparkplätze)	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung bestehender Anlagen
26	Verkehrsbeeinflussungssysteme und Lichtsignalanlagen (Leit-, Informations- und Steuerungssysteme)	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Leistungsfähigkeit
27	Güterverkehrszentren	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung bestehender Anlagen
	Sondermaßnahmen Kunstbauwerke	<ul style="list-style-type: none"> • Kreisstraßen • verkehrswichtige innerörtliche und zwischenörtliche Straßen, • Geh- und Radwege
28	Brücken/Durchlässe	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Verkehrsflächen • Wiederherstellung bzw. Erhöhung der Tragfähigkeit • Schaffung größerer Durchfahrts Höhen

* einschließlich aller Folge- und Zusammenhangsmaßnahmen, wie z.B. Knotenpunkte, Kunstbauwerke, Lichtsignalanlagen usw.

Tabelle Förderkatalog Öffentlicher Personennahverkehr
Öffentlicher Personennahverkehr

	Neu-, Ausbau bzw. Einrichtung	
29	Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der	

	Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, sowie nicht bundeseigene Eisenbahnen	<ul style="list-style-type: none"> soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und auf besonderem Bahnkörper geführt werden. In begründeten Fällen kann vom besonderen Bahnkörper abgesehen werden. Eine behinderungsfreie Fahrt der Bahn ist zu gewährleisten.
30	Haltestellen und Stationen (Bahnhöfe, Haltepunkte) des Schienen- und straßengebundenen Nahverkehrs, Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB)	<ul style="list-style-type: none"> Neuanlage, Ausstattung mit bisher nicht vorhandenen Anlageteilen sowie Maßnahmen zur Erhöhung von Sicherheit, Funktionalität und Attraktivität.
31	Umsteigeparkplätze an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Umsteigeparkplätze (z. B. P+R- und K+R- Anlagen usw.) jeder Art, jedoch nur insoweit, als sie dazu bestimmt und geeignet sind, dem Übergang von Individualverkehr auf Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs zu dienen.
32	Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, Steuerungsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des ÖPNV.
33	Busstraßen	<ul style="list-style-type: none"> Busstraßen, soweit sie baulich getrennt als selbstständige Verkehrswege geführt werden
34	Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG für nicht bundeseigene Schienenwege	<ul style="list-style-type: none"> Kostenanteile für Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG oder dem Bundeswasserstraßengesetz, die der Baulastträger des Schienenweges einer nicht bundeseigenen Eisenbahn zu tragen verpflichtet ist.
35	Empfangsgebäude	<ul style="list-style-type: none"> Grund-/Gebäudeerwerb, Umbau zwecks Nutzungsänderung, Sanierung Kundenzentren/Mobilitätszentrale Ausstattung
36	Bahnsteige	<ul style="list-style-type: none"> Überdachung Beleuchtung Fahrgastinformation
37	Unterführung	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Aufenthaltsfunktion, soziale Kontrolle, Beleuchtung
38	Bahnhofsumfeld	<ul style="list-style-type: none"> Stellplätze für Kurzparker, Taxi u.a. Bf. Erschließung, Verbesserung Zuwegung Vorplatzgestaltung, Ausstattung
39	Zentrale Omnibusbahnhöfe und Umsteiganlagen Regionalbuslinien	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenanlagen der Regionalverkehrslinien

Für die Maßnahmen Nr. 34 bis 38 ist bei Mischnutzungen nur eine anteilige Förderung möglich (Empfangsgebäude: nur für ÖPNV genutzte Flächen, Bahnhöfen mit Fernverkehr: anteilig, bezogen auf den Nahverkehr, EC-Automat: anteilig, wenn nicht eigenwirtschaftlich, Bahnhofsschild: ausschließlich ÖPNV genutzt, Stellplätze, Verbesserung der Zuwegung.

4.9.4.3 Förderprodukt eingestellt, Punkt gestrichen: Landesprogramm für Zuwendungen nach § 33 Finanzausgleichsgesetz

Dieses Förderprodukt wurde mit Wirkung vom 01.01.2012 eingestellt.

4.9.5 Grundsätze der Förderung

4.9.5.1 Förderwürdigkeit

Die Entscheidung, ob für ein Vorhaben Fördermittel gewährt werden, erfolgt in mehreren Schritten. Entspricht ein geplantes Vorhaben den Kriterien des in Kapitel 4.9.4 [Förderkatalog](#) dargestellten Förderkataloges, so ist die Maßnahme prinzipiell förderfähig. Im zweiten Schritt muss jedoch stets einzelfallbezogen entschieden werden, ob durch das geplante Vorhaben eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten ist, ob der Nutzen die mit dem Bau verbundenen Eingriffe und Aufwendungen übersteigt und sonstige Anforderungen und Voraussetzungen der Förderung erfüllt sind. Deshalb ist vom Zuwendungsempfänger auch die Förderwürdigkeit einer Maßnahme nachzuweisen.

Hessen Mobil prüft bei der Durchsicht der Antragsunterlagen nach, ob eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erwarten ist. Um den Nutzen und die Förderwürdigkeit einer Maßnahme festzustellen, müssen u.a. folgende Voraussetzungen vorliegen:

- eigenständiger Verkehrswert
- verkehrlicher Nutzen für eine oder mehrere Verkehrsarten, sofern keine unvermeidbaren Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer entstehen.
- Dringlichkeit, Wirksamkeit und Zielerreichung
- bau- und verkehrstechnisch einwandfrei, entsprechend den anerkannten Richtlinien und Regelwerken bzw. dem Stand der Technik
- Vorteilhaftigkeit der gewählten Variante
- Abwägung verschiedener Belange, insbesondere Umweltschutz und Städtebau, Integration von Siedlung und Verkehr
- diskriminierungsfreie, weitgehend barrierefreie Planung (Mobilität für Alle)
- Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit
- Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung, Landesplanung und kommunalen Rahmen- und Bauleitplänen.
- Maßnahme ist im Nahverkehrsplan enthalten bzw. entspricht den Intentionen des Nahverkehrsplans

In der Regel geht die Förderwürdigkeit einer Maßnahme aus der vorgelegten Planungskonzeption und dem Erläuterungsbericht hervor. Bestehen jedoch im Rahmen der Grundsatzvorprüfung oder Grundsatzprüfung Zweifel an der Förderfähig- oder Förderwürdigkeit einer Maßnahme oder sind Abwägungsprozesse nicht ausreichend nachvollziehbar, ist der Zuwendungsempfänger aufzufordern, weitergehende Informationen und Nachweise zu erbringen. Der erforderliche Umfang soll in einem angemessenem Verhältnis zur Größe des Projektes bzw. der Zuwendungen stehen.

Überschreiten bei ÖPNV-Maßnahmen die zu erwartenden Investitionen 25 Millionen Euro (ohne Planungskosten MWSt) ist eine Nutzen-Kosten–Untersuchung auf Grundlage einer "Standardisierten Bewertung" vorzunehmen, um den gesamtwirtschaftlichen Nutzen einer Maßnahme zu ermitteln ([vgl. Kapitel 4.9.5.16 Bewertung von](#)

[Großmaßnahmen: Nutzen-Kosten-Untersuchungen](#)).

4.9.5.2 Abgrenzung Neu- und Ausbau / Instandhaltung, Sanierung

Zu den Begriffen Neu-, Aus- und Umbau

Auch nach der Ablösung des GVFG für die Länderprogramme durch Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz wird in Hessen die Förderung auf den Bau bzw. Ausbau der o.g. Vorhaben begrenzt. Dies schließt die Förderung von Unterhaltungs- bzw. Erhaltungsmaßnahmen aus. Der Begriff „Ausbau“ ist allerdings nicht definiert*. Der Bund überlässt dies den Ländern, die sich mit dem Finanzierungsarbeitskreis „FAK“ ein länderübergreifendes Gremium geschaffen haben. Der Begriff des Ausbaus ergibt sich aus der Straßenbaulast. Der Straßenbaulastträger hat die Verpflichtung, die Straßen nach der Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand zu bauen, auszubauen und zu unterhalten.

Nach der Kommentierung zum Bundesfernstraßengesetz (Marshall**) fallen unter den Begriff des Ausbaus insbesondere die Verbreiterung einer Straße, die Hinzufügung einer neuen Fahrspur, eines Gehweges oder Radweges, die Veränderung oder Beseitigung von höhengleichen Kreuzungen usw. .

Ausbau ist jede Maßnahme, die darauf abzielt, eine Straße dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis insbesondere mit Rücksicht auf die Verkehrssicherheit tauglich zu machen. Dazu zählt auch die Herstellung einer frostsicheren Fahrbahndecke.

Zu den Begriffen Unterhaltung/ Instandsetzung

Wie bereits beschrieben, ist weiterhin nur der „Bau und Ausbau“ von Maßnahmen förderfähig. Nicht förderfähig bleibt auch weiterhin die „Grunderneuerung“. In einem FAK-Beschluss vom 17.11.94 wird der Begriff der „Grunderneuerung“ erläutert:

„Grunderneuerung ist in Abgrenzung zur Wartung und Reparatur – die wesentliche Verbesserung des Gebrauchswertes ortsfester Verkehrsanlagen durch größere Instandsetzungen, Erneuerung oder Austausch einzelner oder mehrerer Komponenten“.

Die Maßnahmen der „Unterhaltung und Instandsetzung“^{****} werden als grundsätzlich nicht förderfähige Maßnahmen eingestuft. Hieraus folgt: Die flächenhafte Erneuerung der Deckschicht allein stellt noch nicht die Förderfähigkeit her. Soll bei einer Maßnahme nur eine geringfügige Änderung oder nur die Verwendung neuer Bauformen, -stoffe oder Techniken erfolgen, welche nur die ursprünglichen baulichen Gegebenheiten ersetzen sollen, und bleiben diese Änderungen ohne spürbare Auswirkung auf das Verkehrsgeschehen, ist die Förderfähigkeit nicht gegeben.⁴ Erst eine „grundhafte Erneuerung“ im Sinne des Ausbaus einer Straße gemäß der FGSV-Richtlinie für die Anlage von Straßen RAS-Q*¹ und der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Straßen RSTO*¹ ist förderfähig.

„Erfolgt eine Verbesserung des Verkehrswertes durch eine Neuaufteilung bzw. Verbreiterung der Verkehrsflächen oder eine Erhöhung der Belastbarkeit bzw. Tragfähigkeit von Verkehrsflächen (einschließlich Brücken), liegt ein förderfähiger Ausbau vor“. (FAK-Beschluss vom 17.11.94).

Ein Ausbau ist insbesondere dann gegeben, wenn die Funktionsfähigkeit der Straße durch bauliche Maßnahmen hergestellt wird, um das heutige bzw. zukünftige Verkehrsaufkommen entsprechend seiner Stärke und Zusammensetzung sicher abwickeln zu können. Bilden diese eine Verbesserung des Verkehrswertes einer Straße, sind sie folgerichtig grundsätzlich förderfähig. Bei der Erhöhung der Belastbarkeit, beispielsweise infolge eines angestiegenen Verkehrsaufkommens einschließlich der Schwerverkehrsanteile, für den der vorhandene Straßenaufbau bei seiner damaligen Planung und Ausführung nicht ausgelegt wurde, liegt ein förderungsfähiger Ausbau vor. In diesem Sinne ist auch die Herstellung der für die Frostsicherheit erforderlichen Dicke förderfähig.^{****} Der Begriff Umbau ist dabei inhaltlich mit einem Ausbau gleichzusetzen.^{****}

Förderfähige Ausbauarten sind im Regelfall folgende Maßnahmen:

- Ausbau von Straßen mit Neuaufteilung des Querschnittes (einschließlich Gehwege, Radverkehrsanlagen, Stellplätze, Grünstreifen etc.), Anpassung der Fahrbahnbreite an die künftige Funktion der Straße
- Herstellung und Verbreiterung von Verkehrsflächen (z.B. Neueinrichtung von Radverkehrsanlagen, Einrichtung von Mittelinseln, Umbau von Kreuzungen zu Kreisverkehren, Einrichtung neuer Fahrspuren, Fahrbahnverbreiterung)
- Veränderung der Linienführung, Linienkorrektur und Trassenänderung einschließlich Verbesserung der Gradienten und/ oder der Querneigung
- Ausbau von Straßen zur Erhaltung bzw. Schaffung der Funktionsfähigkeit durch gestiegenes bzw. prognostiziertes Verkehrsaufkommen, sofern der vorhandene Oberflächenaufbau nicht ausreicht. Hierzu zählen Maßnahmen zur Erhöhung der Tragfähigkeit und des frostsicheren Aufbaus.
- Ausbau von Straßen zur Herstellung einer nachweislich verbesserten Verkehrssituation, wie z.B. zur Beseitigung von Verkehrsnotständen und Unfallschwerpunkten.

Als nicht förderfähig sind vor allem folgende Maßnahmen anzusehen:

- Wiederherstellung von Verkehrsflächenbefestigungen ohne Änderung der Linienführung, Breite, Tragfähigkeit und/ oder Aufbauart
- Reine Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen
- Inlinerverfahren zur Sanierung von Rohrleitungen und Kanälen

In der Praxis wird es immer noch einen Grenzbereich bei baulichen Maßnahmen zur Herstellung von neuen Oberflächen geben, die ohne Verbreiterungen ganz oder weitgehend im vorhandenen Trassenverlauf erfolgen. Über eine Förderwürdigkeit wird deshalb stets im Einzelfall entschieden. Hier ist – im Einklang mit den Festlegungen des FAK – festzuhalten, dass die baulichen Maßnahmen nur dann als förderfähig gelten, wenn sie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Die bloße Wiederherstellung einer Verkehrsflächenbefestigung – selbst bei Einbau von zwei Schichten und Erhöhung der Gesamtdicke um mehr als 4 cm ist nicht förderfähig.

Sondermaßnahmen Kunstbauwerke

Besondere Regelungen gibt es bei Kunstbauwerken. Unter Beachtung der folgenden Rahmenbedingungen ist eine Förderung nach dem Entflechtungsgesetz möglich.

Analog zu anderen Maßnahmen ist es dabei notwendig, eine Abgrenzung zwischen förderfähigen Ausbau- und nicht förderfähigen Unterhaltungsarbeiten sowie hinsichtlich der wirtschaftlichen und sparsamen Verwendung der Haushaltsmittel vorzunehmen. Die Erneuerung von Brücken ist förderfähig, wenn ein Ausbau einer Brücke zur

Erhöhung des Verkehrswertes durch Verbreiterung der Verkehrsflächen oder Erhöhung der Tragfähigkeit (z.B. von Brückenklasse 30 auf 60) erfolgt. Bei Unterführungen ist auch eine Erhöhung zur Schaffung größerer Durchfahrtshöhen förderfähig, die den Vorgaben zur lichten Höhe den Regelwerken (RAS06, RAL, RAS-Q) entsprechen.

Bei der Förderung des Baus bzw. Ausbaus von Brücken ist nach Abstimmung mit dem Hessischen Rechnungshof eine Förderfähigkeit dann gegeben, wenn die Verkehrsfläche verbreitert oder die Tragfähigkeit wiederhergestellt bzw. erhöht wird (vgl. Handlungsanweisung für die Gewährung von Zuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz (GVFG-Komp.) bei Brückenmaßnahmen vom 27.02.01).

Der Baulasträger ist verpflichtet, die Brücke regelmäßig zu warten. Der Antragsteller hat die erforderlichen Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten anhand der Brückenbaubücher nachzuweisen. Bei lückenhaftem oder fehlendem Nachweis werden die zuwendungsfähigen Kosten pauschal bis zu 25% gekürzt. Ausgenommen sind Brückenbauwerke, deren Nutzungsdauer abgelaufen ist.

Die Entscheidung zur Förderfähigkeit erfolgt je nach Lage des Einzelfalles in Abstimmung mit Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement.

Erhöhte denkmalpflegerische Aufwendungen, die nicht ausreichend begründet sind, sind im Hinblick auf die wirtschaftliche und sparsame Verwendung der Zuwendungsmittel hinsichtlich der Förderfähigkeit kritisch zu überprüfen.

Nicht förderfähig sind dagegen:

Unterhaltungsmaßnahmen kleineren Umfangs (punktuelle Maßnahmen), die zur Vermeidung weiterer Schäden durchgeführt werden. Eine nennenswerte Anhebung des Gebrauchswertes tritt nicht ein (Beispiele: Deckenerneuerung, Ausbesserung von Geländer, Schutzplanke und Kappen, punktuelle Betonsanierung, Entwässerung).

Instandsetzungsmaßnahmen an einem Bauwerk oder seiner Einzelteile größeren Umfangs, die den planmäßigen Zustand und die Gebrauchsfähigkeit wiederherstellen. Sie stellen keine nennenswerte Erhöhung des Gebrauchswertes – wie z.B. der Tragfähigkeit – dar (Beispiele: Erneuerung des Brückenbelages einschließlich der Abdichtung, Erneuerung der Kappen, der Übergangskonstruktion, des Korrosionsschutzes bei Stahlbauwerken, flächendeckende Betonsanierung).

Holzbrücken

Holzbrücken erfordern einen erhöhten Unterhaltungsaufwand. Bei der Prüfung der Zuwendungsanträge ist daher auf die Einhaltung von erhaltungsgerechten Holzkonstruktionen zu achten. Die Kommune hat sicherzustellen, dass eine erhaltungsgerechte Holzkonstruktion ausgeschrieben wird. Der dafür erforderliche Aufwand zählt als Ausführungsplanung und ist zuwendungsfähig.

Anmerkungen:

* Die Kommentierung des GVFG erfolgt in Schroeter/Wittich und Hohns/Schmidt: Schroeter/ Wittich: „Zuwendungen für den Verkehrswegebau in den Gemeinden – Kommentar zum GVFG, Köln 1971, Hohns/Schmidt: GVFG Kommentar zum Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, Köln 1972

** Marschall/Schroeter/Kastner: „Bundesfernstraßengesetz (FStrG) – Kommentar“, Köln 1998, 5. Auflage

*** Die Begriffe „Bauliche Unterhaltung“ und „Instandsetzung“ werden in der ZTV BEA-StB 98/03 definiert: „*Instandhaltung (Bauliche Unterhaltung)*“: Bauliche Maßnahmen kleineren Umfangs, z.B. Verfüllen von Schlaglöchern, „*Instandsetzung*“: Substanzerhaltung auf zusammenhängenden Flächen, z.B. Ersatz einer Deckschicht.

*1 RAS-Q, Fahrbahnverbreiterung und Linienkorrektur:

„Das Schwergewicht liegt auch hier in der Herstellung einer ausreichend tragfähigen Fahrbahn, allerdings mit einer gegenüber dem Deckenausbau umfangreicheren Anpassung der Fahrbahnbreite gem. dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis.“

** In der RSTO wird der Begriff „Erneuerung“ mit Planungsinhalten zum Ausbau verwendet.

In Kapitel „2.5 Wertung und Wahl der Bauweisen“ werden „Neubau“ und „Erneuerung“ definiert.

Als „Erneuerung“ wird eine Maßnahmen dann angesehen, *„wenn die Befestigungsdicke an die gestiegenen Verkehrsbeanspruchungen angepasst werden muss“*. Als „Erneuerungsarten“ werden dabei u.a. folgende „Auswahlkriterien“ aufgezählt: *„Verbesserung der Gradienten und/ oder der Querneigung, Höhenzwangspunkte, geplante Querschnittserweiterungen, ... nicht frostsichere Verkehrsflächen...“*. Diese Kriterien gelten jedoch als förderfähiger „Ausbau“ im Sinne des GVFG. So ist z.B. eine Verbreiterung einer Fahrbahn oder eines Gehweges im allgemeinen Sprachverständnis als Ausbau einer Straße zu bewerten, weil durch diese Maßnahmen eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gegenüber dem heutigen Zustand eintritt.

*** Die im Erlass des damaligen HMWVT vom 29.07.86 (Az. IIIc – 33c 06/33b 16) enthaltene Aussage, dass *„substanzerhaltende und/ oder qualitätsverbessernde Maßnahmen, die mit hohem finanziellen Aufwand verbunden*

sein können, einem Ausbau im Sinne der Fördergesetze gleichkommen", entspricht der o.g. Auslegung nicht. Der Erlass ist als überholt anzusehen und wird nicht mehr verwendet.

**** Der Begriff „Umbau“ bedeutet im allgemeinen Sprachgebrauch eine Änderung der baulichen Anlagen (vgl. Wahrig u.a.), d.h. eine bereits bestehende Straße wird durch ein neues Bauvorhaben ersetzt und umgestaltet. Ein Umbau im Sinne des GVFG ist mit dem „Ausbau“ gleichzusetzen und förderfähig, wenn eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vorliegt. Der Nachweis erfolgt durch den Zuwendungsempfänger.

4.9.5.3 Abgrenzung verkehrswichtiger Straßen zu anderen kommunalen Straßen

Mit Einführung der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS06“* wurden neue Rahmenbedingungen und Standards gesetzt, die in einigen Bereichen eine Aktualisierung der Förderregelungen sinnvoll machen.

Die Frage „welche Straßen können den sogenannten verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen zugeordnet werden?“ muss stets einzelfallbezogen im Rahmen der Grundsatzvorprüfung entschieden werden. Die Entscheidung muss sich dabei primär an der Verkehrsfunktion orientieren. Dabei ist die Definition der RAS06 zugrunde zu legen. Diese enthält in Kapitel 5.1 und 5.2 (RAS06 Seiten 33 - 62) für die jeweiligen Straßentypen eine Charakterisierung der Straßen, die Beschreibung der typischen Randbedingungen und Anforderungen.

Weitere Kriterien sind die Ausweisung der Straße in einem Verkehrsentwicklungsplan oder anderem gleichwertigen Plan mit Darstellung der verkehrswichtigen Straßen, die Förderwürdigkeit und ggf. Ausschilderung nach StVO (vgl.

Handbuch Kapitel 4.9.5.1 Förderwürdigkeit , 4.9.5.4 Unvereinbarkeit von Tempo 30 - Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche).

Förderfähige Straßentypen

- „Dörfliche Hauptstraße“
- „Örtliche Einfahrtsstraße“
- „Örtliche Geschäftsstraße“
- „Hauptgeschäftsstraße“
- „Industriestraße“
- „Verbindungsstraße“
- „Anbaufreie Straße“

Diese Straßentypen gehören zur Gruppe der verkehrswichtigen innerörtliche Straßen.

Nicht förderfähige Straßentypen

Nicht förderfähig sind kommunale Straßen, die „ausschließlich“ (Anlage 17 VV-GVFG) bzw. „überwiegend“ (HRH-Mitteilung, Az. 05 PRU 16 2007 08 vom 17.03.08) der Erschließungs-, Aufenthalts- und Freiraumfunktion dienen oder deren Verbindungsfunktion unbedeutend ist. Hierzu gehören die Straßentypen:

- „Wohnweg“
- „Wohnstraße“

Bei diesen Straßen handelt es sich nicht um verkehrswichtige innerörtliche Straßen.

Bedingt förderfähige Straßentypen

Nicht generell einer der beiden oben genannten Kategorien zugeordnet werden können:

- „Sammelstraße“
- „Quartiersstraßen“
- „Gewerbestraße“

So kann einer Sammelstraße zwar eine hohe Bedeutung bei der Erschließung angrenzender Wohnstraßen zukommen, ohne dass diese eine überörtliche Verbindungsfunktion wahrnimmt. Umgekehrt gibt es auch unterhalb des klassifizierten Straßennetzes Sammelstraßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung. Gleiches gilt für

Quartierstraßen und Gewerbestraßen.

Förderfähige Sammel-, Quartier- und Gewerbestraßen

Je nach Funktion sind Maßnahmen dieser Straßentypen förderfähig, wenn diese eine bedeutsame Verbindungsfunktion erfüllen und erhebliche oder überwiegende Durchgangsverkehrsanteile aufweisen**. Hierunter fallen Straßen:

- mit Verbindungsfunktion mit Zielen zu anderen Stadtteilen (innerstädtisch), bzw. zwischen Ortsteilen von Gemeinden
- die zum Liniennetz des ÖPNV (allgemeiner Linienverkehr) gehören,
- mit zentralörtlichen/ örtlichen Einrichtungen (z.B. Krankenhaus, Schule, Hochschule, Alters- und Pflegeheim, Rathaus, Gemeindehaus, Bibliothek, Stadt- oder Gemeindehalle, kulturelle Einrichtung, öffentliches Hallen- und Freibad, öffentliche Sportanlage, Sporthalle, Stadion),
- die als direkte Wegeverbindung zu anderen Orten genutzt werden (ggf. innerstädtische oder zwischenörtliche Straßen mit Anbindung an Landstraßen, die zu anderen Orten führen), hierzu zählt auch die Anbindung größerer Siedlungsbereiche an das überörtliche Straßennetz, mit Verbindungsfunktionen zu regional oder überregional bedeutsamen touristischen oder kulturellen Anziehungspunkten.

Nichtförderfähige Sammel-, Quartier- und Gewerbestraßen

Nicht förderfähig sind grundsätzlich dagegen Straßen:

- ohne überörtliche Verbindungsfunktion,
- Straßen in Gewerbe- und Industriegebieten, die ausschließlich oder überwiegend der inneren Verkehrserschließung des Gebietes dienen.
- ohne Einrichtungen mit zentralörtlicher Funktion, die am Ortsrand enden oder dort in Feldwege übergehen,
- in kleineren Ortschaften, die in geringer Entfernung weitgehend parallel zu klassifizierten Straßen verlaufen oder als Schleichweg zur Umgehung klassifizierter Straßen genutzt werden (Ausnahme: die Straße hat eine wichtige Funktion als Umleitungsstrecke oder erfüllt die Kriterien der förderfähigen Straßentypen),
- mit Zielen außerhalb der Bebauung, die zu Ausflugszielen, kulturellen Einrichtungen, Sportstätten führen, deren Einzugsgebiet auf die Kommune oder deren Nachbarorte beschränkt ist (z.B. Waldparkplätze, Grillplatz, Ausflugslokale mit geringem Einzugsbereich),
- Tempo 30-Zonen (Zonenschilder) oder Verkehrsberuhigte Bereiche nach StVO

Generell festzuhalten ist jedoch, dass die in der RAS06 genannten Anhaltswerte für Verkehrsstärken als eines von mehreren Kriterien sich eher an Durchschnittswerten mit städtischem Verkehrsaufkommen orientieren. Diese werden in kleineren Ortschaften und dünn besiedelten Räumen oft nicht erreicht. Da jedoch nicht beabsichtigt ist, die Förderung in ländlichen Räumen einzuschränken, können auch bei geringeren Verkehrsstärken die Voraussetzungen für eine Förderung gegeben sein. Die absolute Höhe der Verkehrsbelastung darf allein für sich genommen nicht den Ausschlag für die Bewertung der Förderfähigkeit der Maßnahme bilden.

Anmerkungen:

* Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen" RAS06, Ausgabe 2006 in Verbindung mit Einführungserslass des HMWVL vom 02.01.08, Az. V3-B-61h-02-127

** Ausgenommen sind Straßen in Tempo 30-Zonen (s. Kapitel [4.9.5.4 Unvereinbarkeit von Tempo 30 - Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche](#)) oder Maßnahmen, die aus anderen Gründen nicht die Voraussetzungen der Förderung erfüllen.

4.9.5.4 Unvereinbarkeit von Tempo 30 - Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche

Der Einrichtung von Tempo-30-Zonen liegt ein flächenhafter Ansatz nach der Straßenverkehrsordnung zugrunde, der in Wohngebieten die Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirken soll. In Gewerbe- und Industriegebieten ist die Einrichtung nicht zugelassen. Die Anordnung soll auf Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde erfolgen, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt wird. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken.

Die Einbindung einer Straße in eine Tempo-30-Zone führt zwingend dazu, dass es sich nicht um eine verkehrswichtige innerörtliche Straße handeln kann. Folglich darf eine Verkehrsinfrastrukturförderung nicht erfolgen bzw. müssen bereit gestellte Fördermittel im Rahmen der Zweckbindung zurückgefordert werden, wenn diese

Ausschilderung nachträglich eingerichtet wird.

Im Unterschied zur Unvereinbarkeit von Tempo-30-Zonen und der Verkehrsinfrastrukturförderung ist die Anordnung von ZEICHEN 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit), z.B. im Bereich von Querungsstellen im Zuge von Schulwegen oder anderen punktuellen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, nicht förderschädlich.

Auch die Ausweisung einer Straße zum "Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich" ist nicht förderfähig. Gemäß der STVO wird der "verkehrsberuhigte Geschäftsbereich/Tempo 20-Zone" den Zonengeschwindigkeiten zugeordnet (entsprechend der Einrichtung von Tempo-30-Zonen, ZEICHEN 274.1 und 274.2). Die Einbindung einer Straße in eine geschwindigkeitsreduzierte Zone bedeutet daher, dass es sich nicht oder nicht mehr um eine verkehrswichtige innerörtliche Straße handelt. Folglich sind die so ausgeschilderten Straßen nicht förderfähig, müssen ggf. bereit gestellte Fördermittel zurückgefordert werden.

Ist eine Straße oder eines Straßenabschnittes als „Verkehrsberuhigter Bereich“ (STVO ZEICHEN 325, ZEICHEN 326) ausgewiesen, handelt es sich ebenfalls nicht um eine verkehrswichtige innerörtliche Straße, so dass im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturförderung keine Zuwendungen gewährt werden können.

Da beim Umbau einer Straße sowohl eine Gestaltung mit Trennungsprinzip als auch mit Mischprinzip grundsätzlich gefördert werden kann, muss deshalb zunächst geprüft werden, ob es sich um eine verkehrswichtige innerörtliche Straße handelt. Ein Indiz dafür ist eine entsprechende Ausweisung der Straße in einem Verkehrsentwicklungsplan oder anderen gleichwertigen Plan. Neben dieser Voraussetzung geden die Funktion der Straße (vgl. Kapitel 4.9.5.2 [Abgrenzung Neu- und Ausbau / Instandhaltung, Sanierung](#) zur Abgrenzung verkehrswichtiger Straßen zu anderen kommunalen Straßen) und die geplante (oder nachträglich ausgeführte) STVO-Ausschilderung ein Anhaltspunkte dafür, ob die Förderfähigkeit gegeben ist.

Gemäß den Richtlinien der RAS 06 (vgl. Kapitel 6.1.3 Borde und Rinnen) muss zwar die Trennung der Fahrbahn von den Seitenräumen deutlich erkennbar sein. Diese ist jedoch nicht nur mit Borden, sondern auch mit Bordrinnen und Muldenrinnen erreichbar. Eine zwingende Auswirkung der baulichern Ausgestaltung auf eine bestimmte STVO-Beschilderung ergibt sich aus dem Verzicht auf hohe Bordsteine allein noch nicht. Insofern ist die bauliche Ausgestaltung der Straße mit geschwindigkeitssenkenden Maßnahmen (schmale Fahrspuren, Einbau Mittelinseln, Einrichtung von baulich getrennten Stellplätzen im Seitenraum, Radfahrstreifen etc.) nicht förderschädlich, solange die Funktion der Straße als verkehrswichtige innerörtliche Straße gegeben ist.

4.9.5.5 Straßenraum, Querschnitte und Gestaltung der Verkehrsanlagen

Bei der Planung und Konzeption der Verkehrsanlagen sind die einschlägigen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Normen und Erkenntnisse gemäß dem Stand der Technik zu beachten, innerörtlich besonders die "Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen" der FGSV (RAS 06). Das Land Hessen hat die RAS 06, mit Erlass vom 02.01.2008 (Az. V3-B-61h-02-127) eingeführt. Die Richtlinie enthält Empfehlungen zur Straßenraumaufteilung, Querschnitten und Gestaltung der Verkehrsanlagen und bildet eine wesentliche Grundlage für die Entwurfsplanung.

Zu dem förderfähigen Neubau von verkehrswichtigen inner- und zwischenörtlichen Straßen sowie Kreisstraßen gehören neben den Flächen und Anlagen für den KFZ -Verkehr, dem ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr auch Folge- und Zusammenhangsmaßnahmen wie z.B. Knotenpunkte, Kunstbauwerke, Lichtsignalanlagen usw.. Sofern bei förderfähigen Maßnahmen ein Anschluss an das klassifizierte Straßennetz notwendig ist, können bei Bedarf auch Abbiegespuren, Erweiterungen von Lichtsignalanlagen etc. auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen über Rechtsverhältnisse und Kostentragung an Kreuzungen gefördert werden.*

Förderfähig ist auch der Bau von Querungshilfen an Radwegen und Radrouten, die Straßen des klassifizierten Straßennetzes kreuzen. Die Kosten und Kostenteile für die Querungshilfen der Straßen des klassifizierten Straßennetzes gehören zu den zuwendungsfähigen Kosten des Fördervorhabens, wenn diese durch den Bau von Radwegen oder Einrichtung von Radrouten veranlasst werden. Die Zustimmung des Baulastträgers zur Maßnahme und Regelungen zur Besitzübernahme, Instandhaltung und Betrieb der Anlagen muss vorliegen.

Kostenbeitrag in Ortsdurchfahrten

Obliegt die Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge der Landesstraßen dem Lande oder im Zuge der Kreisstraßen den Landkreisen so haben die Gemeinden zu den Kosten des Baues und der Unterhaltung der Ortsdurchfahrten insoweit beizutragen, als die Fahrbahnen innerhalb der ODs eine größere Breite aufweisen oder erfordern als an den anschließenden freien Strecken. Ein Kostenbeitrag ist jedoch stets nur für den über sechs Meter Fahrbahnbreite hinausgehenden Teil der Ortsdurchfahrt zu leisten. Für Gehwege und Parkplätze sind die Gemeinden Träger der Straßenbaulast.**

Bei den Kostenbeiträgen in den Ortsdurchfahrten handelt es sich bei Mehrbreiten um nicht förderfähige Leistungen. Wenn der Baulastträger der Fahrbahn kein verkehrliches Erfordernis sieht, das die Mehrbreite in der OD rechtfertigt, besteht im Prinzip kein Grund, hierfür Zuwendungen zu gewähren. Anders verhält es sich, wenn die Kommune diese Flächen für Park- oder Pflanzstreifen oder zur Verbreiterung der Gehwege nutzen will.

Fahrbahnbreiten für den Aus- und Neubau der freien Strecken

Die Fahrbahnbreite der freien Strecke richtet sich nach der Verkehrsbelastung. Abweichend von den Empfehlungen der RAS-Q gelten für Landesstraßen bestimmte Einsatzgrenzen. Sollten vom Träger der Straßenbaulast für die

Zuwendungsmaßnahme größere Querschnittselemente gewünscht werden, sind die dadurch bedingten Mehrkosten nicht zuwendungsfähig.

Anmerkung:

* Vgl. Regelungen zu Rechtsverhältnissen, Kostenteilungen u.a. im Fernstraßengesetz, Hess. Straßengesetz und Straßen-Kreuzungsrichtlinien – StraKR

** Vgl. § 41 Hessisches Straßengesetz

Weitere Vorgaben und Hinweise sind dem Hanbuchteil Planung, Bau, Gliederungsebene 1.3.2 Projekt-/Trassenplanung zu entnehmen.

4.9.5.6 Gestaltung von Ortsdurchfahrten

Bei der Gewährung von Fördermitteln ist fachtechnisch zu prüfen, ob die vorgelegte Planung den einschlägigen Regelwerken entspricht. In der Praxis kommt es bei Ortsdurchfahrten und anderen Baumaßnahmen im Bestand jedoch immer wieder vor, dass der Straßenraum nicht ausreicht, um die Regel- und Mindestbreiten von Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen, Gehwegen und sonstigen verkehrlich sinnvollen Anlagen einhalten zu können. Hier muss stets eine Abwägung erfolgen, um eine vertretbare Lösung zur Realisierung ortsgerechter Gestaltung zu finden. Dieser Abwägungsprozess muss begründet und nachvollziehbar sein. Der Verkehrssicherheit - gerade der schwächsten Verkehrsteilnehmer - kommt dabei eine große Bedeutung zu. Im Zweifel muss deshalb der Abwägungsprozess vom Zuwendungsempfänger eingefordert und die Bewertung im Grundsatzprüfungsvermerk dokumentiert werden.

So stellt sich bei einem Straßenentwurf innerörtlich mit einer durchgängigen Fahrbahnbreite von 6,50 m, der aber eine Unterschreitung der Mindestbreiten für Geh- oder Radverkehrsanlagen aufweist, bei der Antragsprüfung in der VIF zwingend die Frage, ob die Maßnahme überhaupt förderfähig ist: Die Regelwerke (RASt 06 u.a.) lassen bei "geringen Schwerverkehrsstärken" auch Fahrbahnbreiten von 5,50m zu*, so dass z.B. eine andere Straßenraumaufteilung mit größeren Flächen für Gehwege möglich wäre.

Deshalb muss in diesem Fall vom Zuwendungsempfänger eine Begründung der Abwägung nachgewiesen werden, die sich nicht allein an den Belangen des Kfz-Verkehrs orientieren darf. Die Unterschreitung der Mindestbreiten der Gehwege kann dazu führen, dass diese Flächen nicht zuwendungsfähig sind. Die Förderung der übrigen Maßnahme ist zudem nur bei einer plausiblen Darlegung des Abwägungsprozesses möglich und erfolgt nur dann, wenn die Grundsatzprüfung ergibt, dass Aufwand und Nutzen der Maßnahme insgesamt trotz der Einschränkungen positiv zu bewerten sind. Die Verkehrssicherheit muss gewährleistet sein.

Welche Lösungsmöglichkeit förderfähig ist, muss letztlich immer einzelfallbezogen entschieden werden. Die Richtlinien und Regelwerke enthalten jedoch zahlreiche Lösungen, die bei beengten Verhältnissen punktuell oder streckenbezogen Kompromisse zwischen den Verkehrsteilnehmern ermöglichen:

- schmale Fahrspuren,
- Wegfall von Stellplätzen im Seitenraum,
- Einbahnführung
- Punktuelle Engstellen, z.B. auf kurzen Strecken
- Anlage eines einseitigen Gehweges, wenn die Bebauung dies zulässt.

Falls diese Maßnahmen nicht vorteilhaft oder machbar sind, ist zu prüfen, ob eine Aufhebung des Trennungsprinzips durch Einrichtung von Mischflächen bzw. der sogenannten „weiche Separation“ die bessere Alternative ist.

An vielen innerörtlichen Straßen ist das Kfz-Verkehrsaufkommen so niedrig, dass Maßnahmen mit Minderung der Leistungsfähigkeit ohne weiteres möglich sind, ohne dass der Verkehrsfluss empfindlich gestört wird. Selbst viele Kreis- und Landesstraßen verfügen über geringe Kfz-Belastungen. Bei geringer Verkehrsstärke kann deshalb ggf. auch bei diesen Straßen eine „weiche Separation“ zum Einsatz kommen. Fahrbahn-, Park- und Gehwegbereiche sollten dabei jedoch optisch durch entsprechende Oberflächenbelege auch im Hinblick auf die Anforderungen der Barrierefreiheit unterschiedlich gestaltet werden, um die Orientierung zu erleichtern.

Je nach Länge ist eine an der städtebaulichen Situation orientierte Abschnittsbildung vorzunehmen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt. Bei der Anwendung der in der RASt 06 empfohlenen Querschnitte ist generell zu beachten, dass sie nicht im Sinne von „Regelquerschnitten“ über den gesamten Straßenzug anzuwenden sind, sondern im Bereich von Knotenpunkten und darüber hinaus punktuell oder abschnittsweise

- ein Wechsel zwischen zwei empfohlenen Querschnitten oder
- ein gezieltes Eingehen auf eine räumliche Veränderung mit Hilfe der Nutzungsansprüche und der Einzelelemente

notwendig werden.

Minikreisverkehre

Die Einrichtung von Minikreisverkehren mit Außendurchmessern von 13 bis 22 m kommt nur innerhalb bebauter Gebiete in Betracht, wenn die verkehrlichen und städtebaulichen Voraussetzungen sowie die Einsatzgrenzen entsprechend den Regelwerken erfüllt sind.**

Kreisverkehre können für blinde und sehbehinderte Menschen, aber auch für ältere Menschen zu Problemen führen (akustische Richtungsunterscheidung nicht möglich; Unsicherheiten für Fußgänger beim Abbiegen von Kfz, wenn diese nicht blinken). Die Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen im Hinblick auf barrierefreie und sichere Querungsmöglichkeiten an Überwegen ist daher besonders wichtig.***

"Shared Space"

Der Begriff Shared Space ist vom "Shared Space Institut" markenrechtlich geschützt. In Deutschland wird der Begriff jedoch in Verbindung gebracht mit Maßnahmen zum Umbau von innerstädtischen Hauptstraßen mit dem Ziel der städtebaulichen Aufwertung sensibler Straßenräume und Platzbereiche, bei denen baulich auch verkehrsberuhigende Elemente zum Einsatz kommen und eine stärkere Einbeziehung der Bevölkerung an der Planung angestrebt wird. Es wird auf die gegenseitige Verständigung der Verkehrsteilnehmer bei möglichst weitgehendem Verzicht auf Verkehrsregeln, Lichtsignalanlagen und Beschilderungen gesetzt.

Problematisch wird Shared Space bei Aufhebung der "Rechts-Vor-Links" Regelung, insbesondere auf längeren Strecken für den ÖPNV-Linienverkehr, da es hier zu unerwünschten Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen für die Fahrgäste kommen kann. Wie die Erfahrungen bei umgesetzten Vorhaben zeigen, muss auch davon abgeraten werden, Shared Space Bereiche nicht auszuschildern. Nur mit einer verkehrsrechtlich eindeutigen Anordnung kann auch rechtlich gegen ein Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer vorgegangen werden.

Bei der Beschilderung wurden bisher folgende Varianten angewandt:

- Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich mit Zeichen 325/326 StVO.
- Ausweisung mittels Zeichen 307 StVO (Ende der Vorfahrtsstraße)

Diese Straßen erfüllen somit nicht mehr im eigentlichen Sinne die Anforderungen einer Vorfahrtsstraße, können nicht den verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen zugeordnet werden und sind daher nicht förderfähig.

Anmerkung:

* ausgenommen Bundesfernstraßen, vgl. Einführung der RSt 06 mit Schreiben des BMVBS vom 3.11.2008, in Verbindung mit Erlass des HMWVL vom 20.11.08, Az. V3-B-61h-02-127;demnach ist auf Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen „in der Regel eine Breite von 6,50m erforderlich“.

** Vgl. FGSV, "Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren" (Ausgabe 2006) sowie Hessen Mobil (vormals Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen): "Leitfaden zur Qualitätssicherung bei Planung, Bau und Betrieb von Kreisverkehren. Verkehrsstärken unter 12.000 Kfz/24h (Summe des zuführenden Verkehrs) können im Allgemeinen ohne größere Probleme abgewickelt werden.

*** Vgl. FGSV "Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen" (zur Zeit noch in Bearbeitung).

4.9.5.7 Schmale Kreisstraßen

Derzeit haben außerorts etwa die Hälfte der Kreisstraßen in Hessen Breiten unter 5,50 m (bituminös befestigte Fahrbahnen). Die meisten dieser Straßen weisen ein geringes Verkehrsaufkommen auf und sind in den vergangenen Jahren hinsichtlich des Unfallaufkommens und Unfallschwere nicht auffällig geworden.

Insbesondere in bergigen Gegenden in Hessen und in ländlich geprägten Regionen ist ein Ausbau dieser Strecken auf die in den Regelwerken festgelegte Mindestbreite von 5,50 m außerorts aus verschiedenen Gründen nicht immer vertretbar. Topografische Gegebenheiten können bei einer Verbreiterung des Straßenquerschnittes auf 5,50 m kostenintensive Maßnahmen (wie z.B. den Einbau von Spundwänden oder Stützmauern) nach sich ziehen und gravierende Eingriffe in Natur und Landschaft erfordern, so dass ein Ausbau unterlassen wird.

Es hat sich jedoch gezeigt, dass mit kleineren, am Bestand orientierten Maßnahmen für diese Straßen eine spürbare Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bewirkt werden kann, so dass im Einzelfall die Kriterien der Förderung erfüllt werden.

Neben der Beachtung der Fördervoraussetzungen müssen nachstehende Rahmenbedingungen vorliegen, um auch außerorts in Ausnahmefällen eine Förderung von schmalen Straßen mit Querschnitten unter der Mindestbreite (bituminös befestigte Fahrbahnbreite 5,50 m, RQ 7,5) zu ermöglichen:

- **Der schmale Querschnitt muss geeignet sein, die prognostizierte Verkehrs-**

belastung aufzunehmen.

Folgende Kriterien dürfen nicht überschritten werden:

Bituminös befestigte Fahrbahnbreiten 5,00 m bis 5,50 m	geringes Verkehrs- aufkommen	Maximal 150 Lkw/ Busse / Tag
Bituminös befestigte Fahrbahnbreiten 4,50 m bis 5,00 m	Nur in seltenen Ausnahmen bei sehr geringen Verkehrsmengen	Maximal 50 Lkw/ Busse/ Tag
Bituminös befestigte Fahrbahnbreiten unter 4,50 m	Querschnitte unter 4,50 m sind aus Sicherheitsgründen nicht förderfähig. Auch aus betrieblichen Gründen sind sie abzulehnen.	

Grundsätzlich sollte abschnittsweise eine einheitliche Streckencharakteristik vorliegen. Ständig variierende Straßenbreiten erschweren dem Kraftfahrer, sein Verkehrsverhalten den Gegebenheiten anzupassen.

- **Die Verbreiterung der vorhandenen Straße auf Regelbreite würde zu unverhältnismäßig hohen Kosten führen.**
Durch das Vermeiden von Verbreiterungen der Fahrbahn auf die Mindestbreite von 5,50 m gemäß den Richtlinien der FGSV RAS-Q können kostenintensive Maßnahmen, wie sie als Folge beim Einbau von Spundwänden oder Stützmauern entstehen, entfallen. Ziel ist es im Einzelfall dort, wo die Rahmenbedingungen es zulassen, einen wirtschaftlichen Einsatz von Finanzmitteln zu bewirken.
- **Ein Ausbau würde unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft verursachen.**
Die Verbreiterung von Straßen, die durch naturräumlich sensible Gebiete führen, kann im Einzelfall mit Rücksicht auf die Belange der Umwelt zu Problemen führen. Ein Ausbau innerhalb der bestehenden Trassierung bleibt mitunter die einzige Möglichkeit, die Verkehrsfunktion entsprechend den heutigen Anforderungen wieder herzustellen.
- **Die Verkehrssicherheit muss gegeben sein.**

Der Zuwendungsempfänger hat den Nachweis zu liefern, dass die Verkehrssicherheit gegeben ist. Der Nachweis der Verkehrssicherheit ist auf Grundlage einer vereinfachten Sicherheitsprüfung (keine erwartete Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch den schmalen Querschnitt) oder in Anlehnung an ein „Safety Audit“ nach ESAS* durchzuführen. Es muss bestätigt werden, dass es auf der vorhandenen Straße in der Vergangenheit kein auffälliges Unfallgeschehen gegeben hat und die Verkehrssicherheit durch den geplanten Ausbau nicht beeinträchtigt wird. Sind innerhalb der letzten 3 bis 5 Jahre Unfälle eingetreten, ist nachzuweisen, dass die Unfallursachen nicht auf den Querschnitt und die vorhandene Linienführung zurückzuführen sind. Die Verantwortung obliegt dem Zuwendungsempfänger. Die ausdrückliche Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich der Vertretbarkeit des Querschnittes muss vorliegen.

- **Die Straße hat keine Umleitungsfunktion für höher klassifizierte Straßen.**

Die Funktion im Verkehrsnetz ist vom Zuwendungsempfänger dahingehend zu beurteilen und zu prüfen, dass die Straße nicht als Umleitungs-/Ausweichstrecke dient.

- **Die Wirtschaftlichkeit betrieblicher Belange ist zu berücksichtigen.**

Bei jedem Straßenausbau mit weniger als 5,50 m bituminös befestigter Fahrbahnbreite ist sicherzustellen, dass nach dem Ausbau ein Mehraufwand für den Betriebsdienst vermieden wird. Hieraus ergeben sich folgende Anforderungen:

- Bankette müssen befahrbar, d.h. dauerhaft standfest gehärtet und mit geringer Querneigung ausgebildet werden (6-8% statt 12%)
- Verkehrszeichen und Sicherheitseinrichtungen sind im Bankett so weit wie möglich nach außen zu setzen

Grundsätzlich ist der Unterhaltungsaufwand für diese schmalen Straßen ohnehin höher als bei Straßen mit Regelbreiten. Der Mehraufwand sollte daher in vertretbarem Rahmen bleiben.

Zusammenfassend gelten folgende Grundsätze:

Die Förderung des Ausbaus bestehender, schmaler Straßen mit einer Fahrbahnbreite unter 5,50 m (bituminös befestigt) kann unter Beachtung der o.g. Grundsätze bis auf weiteres erfolgen. Maßgeblich müssen Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit und Verkehrswertverbesserung erfüllt sein. Die Förderfähigkeit ist stets im Einzelfall zu entscheiden. Eine straßenverkehrsbehördliche Stellungnahme ist grundsätzlich beizulegen. Bei Erteilung des Zuwendungsbescheides ist sicherzustellen, dass der Zuwendungsempfänger drei Jahre nach Fertigstellung der Straße für die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung einen Erfahrungsbericht vorlegt.

Anmerkung:

* FGSV: "Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen" ESAS, Köln 2002

4.9.5.8 Verkehrsbeeinflussungssysteme und Lichtsignalanlagen

Neueinrichtungen von Verkehrsbeeinflussungssystemen und Lichtsignalanlagen sind gemäß VV-GVFG grundsätzlich zuwendungsfähig.

Die Förderung umfasst den Bau von Signalanlagen einschließlich der Verlegung von Detektoren und Steuerkabeln, sowie ggf. auch die Einrichtung einer Zentrale mit den erforderlichen Einrichtungen. Bei den Parkleitsystemen die variablen Parkleitwegweiser, den Rechner und die Verkabelung bis zur Außengrenze der Parkeinrichtung. Der Nutzen der Maßnahme ist nachzuweisen.

Die Erneuerung einer Lichtsignalanlage (LSA) ist kein eigenständiger Fördertatbestand und an sich nicht förderfähig. Auch die Verringerung der Betriebskosten durch Einsatz der LED-Technik allein ist nicht förderfähig. Wenn sich aber bei einer Lichtsignalanlage nachweisen lässt, dass nur durch deren Erneuerung sich eine bestimmte Schaltung der Programme ermöglichen lässt (z.B. bessere Abstimmung auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen, Schaltung einer „Grünen Welle“, Einrichtung einer verkehrsabhängigen Steuerung), durch die eine notwendige wesentliche Verbesserung

- des Verkehrsflusses zur Erhöhung der Kapazität,
- der Verkehrssicherheit zur Verringerung der Unfallzahlen und des Gefährdungspotentials
- der Betriebssicherheit zur Verringerung störungsbedingter Ausfallzeiten der LSA und Einrichtung einer Datenfernübertragung bei strategisch wichtigen LSA erzielbar ist, dann kann auch die Neueinrichtung dieser Anlage bei entsprechendem Nachweis als förderfähig anerkannt werden.

Diese Maßnahmen zur Modernisierung technischer Anlagen entsprechen sinngemäß einem Um- bzw. Ausbau von baulichen Maßnahmen mit dem Ziel, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse allgemein zu erreichen. Auch hier muss vom Zuwendungsempfänger nachvollziehbar dargelegt sein, dass ein Nutzen unter Einbeziehung der Belange aller Verkehrsteilnehmer (MIV, ÖPNV, Radfahrer, Fußgänger sowie mobilitätsbehinderter Menschen) eintritt.

Der Nutzen der Maßnahme muss – analog zu Beschleunigungsvorhaben im ÖPNV – im Rahmen einer problemorientierten Verkehrsuntersuchung (Schwachstellenanalyse, Planungs- und Steuerungskonzept, Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen) und einer Nutzen-Kosten-Rechnung erbracht werden. Dies kann nachgewiesen werden durch den monetarisierten Reisezeitgewinn pro Jahr sowie die Verringerung der jährlichen Unfallkosten im Verhältnis zum Kapitaldienst für die Investition.

Weitere Hinweise und Vorgaben enthält das Kapitel [4.9.6.16 Qualitätssicherung an Lichtsignalanlagen](#) .

4.9.5.9 Radverkehrsanlagen, Radfernrouen

Radverkehrsanlagen Radwegbreiten und Förderung

Innerorts

Bei der Planung sind die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS06“, „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA“ und die „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV sowie weitere technische Regelwerke zum Bau der Anlage in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Können Radverkehrsanlagen wegen vorhandener Platzprobleme nicht verwirklicht werden, ist zu klären, ob zusätzlich Flächen für eine andere Nutzungsaufteilung der Straße gewonnen werden können. Dies kann durch Maßnahmen wie Umorganisation des ruhenden Verkehrs, Verringerung der Fahrstreifenbreite, Verringerung der Fahrstreifenanzahl oder Flächengewinn in den Seitenräumen der Straße oder Grunderwerb erfolgen. Ist ein Flächengewinn durch Maßnahmen dieser Art nicht möglich, muss gegebenenfalls auf Radverkehrsanlagen in Form von Radfahrstreifen oder Radwegen verzichtet werden und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgesehen werden (in der Regel mit wirksamen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und/oder in besonderen Führungsformen, wie z.B. Schutzstreifen).

Außerorts

Bei der Planung sind die „Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete H RaS02“ sowie die „Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Querschnitte RAS – Q“ sowie weitere technische Regelwerke zum Bau der Anlage in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Dies gilt auch in Hinblick auf die Netzplanung.

Außerorts werden in der Regel einseitige, gemeinsame Geh- und Radwege angelegt, deren befestigte Breite 2,50 m beträgt* (bei getrennten Geh- und Radwegen beträgt die Regelbreite für den einseitigen Einrichtungsweg 2,00 m bzw. 1,60 m bei geringem Radverkehr).

Diese werden aus Gründen der Verkehrssicherheit nur als baulich von der Fahrbahn getrennte Wege angelegt (Trennstreifen 1,75 m oder in Verbindung mit Entwässerungsbereichen). Dies entspricht der Regelung für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes** und für Landesstraßen.

Zur Vermeidung einer unnötigen Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen, zur Steigerung der Attraktivität von Radwegverbindungen und aus anderen Gründen kann es sinnvoll sein, private oder kommunale land- oder forstwirtschaftliche Wege, Trassen stillgelegter Eisenbahnstrecken in die Netz- und Routenplanung einzubeziehen. Bei der Abwägung sollten die verschiedenen Alternativrouten in Hinblick auf direkte Wegeverbindungen (Alltagswege), Freizeitwert (Wanderwegen), Komfort und Sicherheit untersucht werden.

Radverkehrsanlagen Oberfläche, Markierung

Radwege an Straßen, die der Entmischung des Verkehrs auf der Fahrbahn dienen, sind mit einer Asphaltdecke zu befestigen. Nur in besonderen Fällen kann bei Radwanderwegen auch eine wassergebundene Decke gefördert werden. Ausgenommen davon sind jedoch diejenigen Rad- und Wirtschaftswege, die Strecken mit einem Gefälle über 6% aufweisen oder auf denen schwere land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge verkehren, von denen Schäden an der Wegeoberfläche verursacht werden können.

Bei wassergebundenen Decken muss deshalb die regelmäßige Unterhaltung des Wegs sichergestellt sein. Eine wassergebundene Befestigung erfordert gegenüber den anderen Bauweisen einen erhöhten und auch kostenaufwendigeren Unterhaltungsaufwand. Unterlassene oder nicht ordnungsgemäß durchgeführte Unterhaltungsarbeiten können zum Widerruf der Zuwendung führen.

Sollen Flächen neu versiegelt werden (z.B. durch den Bau einer bituminöse Decke anstelle einer wassergebundenen Feldwegebauweise) muss geprüft werden, ob für die naturschutzrechtliche Eingriffsgenehmigung eine "Landschaftspflegerische Begleitplanung" erforderlich wird, oder ob eine Einzelfallgenehmigung mit der Unteren Naturschutzbehörde UNB ausreichend ist.

Bei dem Bau und Ausbau von Radverkehrsrouten können auch Kosten der Markierung und der Verbesserung der Decke des Radwegs abzüglich eines Wertausgleichs gefördert werden, wenn diese nicht überwiegen und aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind.

Maßnahmen, die die Markierung von Schutzstreifen vorsehen und deren Auslöser eine Deckensanierung in den bestehenden Fahrbahngrenzen ist, sind grundsätzlich nicht förderfähig. Förderfähig ist hingegen die Einrichtung (bzw. Markierung) von Schutzstreifen und Radfahrstreifen, wenn diese in Verbindung mit einem Neu- oder Ausbau der Straße steht (vgl. Kapitel 4.9.5.2 *Abgrenzung Neu- und Ausbau / Instandhaltung, Sanierung*). Ist keine "grundhafte Erneuerung" der Fahrbahn oder eine Verbreiterung des Straßenquerschnittes vorgesehen, ist die Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen nur dann förderfähig, wenn diese in Verbindung mit anderen baulichen Maßnahmen vorgenommen wird, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen (z.B. Neuordnung der Querschnittsaufteilung, Einrichtung von Mittelinseln, neuen Fußgängerüberwegen, barrierefreien Haltestellenanlagen, sonstigen baulichen Verbesserungen im Sinne eines Ausbaus).

Selbstständig geführte Radwege, Wirtschaftswege

Selbstständig geführte Radverkehrsanlagen sind alle Radwege bzw. gemeinsamen Geh- und Radwege, die nicht im Zuge von Straßen verlaufen. Innerörtlich handelt es sich um Wege entlang von Gewässern und Bahntrassen, in Grünanlagen, in Wohngebieten oder als kurze Verbindungswege zwischen Straßen. In gemeindlicher Baulastträgerschaft können diese im Rahmen des GVFG förderfähig sein. Es muss sich – wie bei Straßen für den motorisierten Verkehr auch – um für den Radverkehr wichtige Wege handeln.

Die kommunalpolitische Zielsetzung muss gemäß §3 GVFG durch entsprechende Ausweisung im Flächennutzungsplan der Gemeinde oder durch besondere Darstellung in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan zum Ausdruck gebracht werden.

Sofern bei Wirtschaftswegen eine Mitnutzung, z.B. durch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge erfolgt, ist die Verträglichkeit mit der Radverkehrsnutzung abzuklären und jederzeit zu gewährleisten (vgl. *FAK-Beschluss vom 27.01.2004*).

Entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau genügt bei Wirtschaftswegen meist ein Fahrstreifen. Die Fahrbahnbreite ist von der Regelbreite der sie benutzenden Fahrzeuge abhängig. Die Fahrbahnbreite der Wirtschaftswege soll in der Regel 3,00 m bei einer Kronenbreite von mindestens 4,00 m (0,50 m / 3,00 m / 0,50 m) betragen.

- *Arbeitsblatt DWA-A 904*** Richtlinien für den ländlichen Wegebau*
- *Ergänzende Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege zu den Regeln*

137/1999 der Richtlinien für den ländlichen Wegebau.

- Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen

Hieraus ergibt sich, dass Seitenstreifen in der Größe von 2x 0,50 m als Bestandteil der Wegebreite zur Herstellung und Bau von Wirtschaftswegen anzusehen sind. Die Wegekrone setzt sich aus der Fahrbahn und dem Seitenstreifen zusammen. Der Seitenstreifen ist ein ungebunden befestigter Teil des Weges, der zum Ausweichen beim Begegnen und Passieren von Fahrzeugen dienen kann. Unbefestigte Bankette werden im ländlichen Wegebau in der Regel nicht angelegt.

Förderfähig ist somit prinzipiell die Fahrbahn (beschränkt auf 2,50 m, oder 3,00 m bei Radfernwegen) und beide Seitenräume von je 0,50 m****. Da eine gemeinsame Nutzung von Wirtschaftswegen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und des Radverkehr vorliegt, ist nicht maßgebend, ob der landwirtschaftliche Weg bereits vorher vorhanden war oder erst im Zuge des Radwegebbaus hergestellt wird. Die Förderung erfolgt anteilig zur Gesamtbreite, d.h. in voller Höhe auch dann, wenn für den Radverkehr allein für sich genommen, ein geringerer Deckenaufbau notwendig wäre.

Des Weiteren sind Maßnahmenteile, wie der unbefestigte Seitenstreifen, die Schaffung von Durchlässen, Böschungen, Stützmauern, die zur Realisierung der Maßnahme erforderlich sind, entsprechend den Kriterien der Förderrichtlinien förderfähig.

Bedarfsnachweis für Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen

Für den Bau von Radwegen an freien Strecken von Bundes- und Landesstraßen können Kommunen Zuwendungen erhalten, wenn Bund oder Land unter Zugrundelegung der Einsatzkriterien der RAS – Q und der Grundsätze des Bundes (s.o.) nicht zum Bau des Radweges verpflichtet sind und ein Mindestaufkommen von durchschnittlich 30 Fahrradfahrern pro Tag nachgewiesen wird. Grundlage bildet die Tabelle 4 „Einsatzgrenzen für Geh- und Radwege“ der „Richtlinien für die Anlage von Straßen – RAS-Q“. Hierbei ist der potentielle Bedarf zu berücksichtigen, der durch den Bau der Radverkehrsanlage selbst oder durch absehbare Entwicklungen (z.B. durch Bau neuer Wohngebiete, Arbeitsstätten oder publikumswirksamen Einrichtungen) zu einer Steigerung des Radverkehrsaufkommens führen.

Bei Kreisstraßen sind der Kreis sowie die kreisangehörigen Gemeinden antragsberechtigt.

Bei schwach befahrenen Straßen ist das Erfordernis für die Anlage von Radverkehrsanlagen nachzuweisen (Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, vg. ERA 2010, Kap. 9.1).

Fernradwege des Landes Hessen

Im Rahmen der erstmaligen Herstellung kann die Förderung neben den Kosten für den Bau / Ausbau auch die Kosten für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die Wegweisung, den Bau von Parkplätzen an den Einsteigestellen am Fernradweg und für Fahrradabstellanlagen beinhalten.

Im Zusammenhang mit der Schaffung von Radwegerouten ist die Herstellung der touristischen Infrastruktur (Rastplätze, touristische Hinweistafeln) in begrenztem Umfang ebenfalls zuwendungsfähig: Bei dem Bau der Rastplätze sollte in der Regel ein Abstand von 8,0 km eingehalten werden. Es gilt eine Obergrenze der förderfähigen Kosten von 7.500 € (netto) pro Rastplatz.

In die Obergrenze einbezogen ist der Bau von Radständern, an denen die Fahrräder abgeschlossen werden können. Eine Überdachung der Fahrradabstellanlagen ist im Unterschied zu B+R-Anlagen (für Langzeitparker, z.B. Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen) nicht notwendig. Des Weiteren fallen unter die Obergrenze Witterungsschutz zum Aufenthalt für Fußgänger- und Radfahrer einschließlich der Einrichtung von Sitzgelegenheiten.

Nicht unter die Obergrenze fällt die Errichtung von Informationstafeln zur Radwegroute, die für die gesamte Route gestaltet werden.

- Das Aufstellen einheitlicher Infotafeln mit Darstellung des Routenverlaufs, dem Radroutenlogo und weitergehenden Informationen zum Themenschwerpunkt der Route ist grundsätzlich förderfähig. Von Nutzen sind auch ergänzende Hinweise zu den einzelnen Standorten und Angaben zu Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten.
- Den Kommunen und Zweckverbänden kann freigestellt werden, auf der Rückseite einer (geförderten) Infotafel in eigener Regie Drucke bzw. Klebefolien mit tiefergehenden lokalen Informationen anzubringen (z.B. zu Ausflugszielen abseits der Route, kommunalen Informationen). Die Herstellung und Anbringung ist jedoch nicht zuwendungsfähig.
- Das Aufstellen individueller Infotafeln mit ausschließlich oder überwiegend lokalen Informationen ist nicht förderfähig.

Ebenfalls sind die Kosten für die Einrichtung von Kfz-Stellplätzen zum Parken grundsätzlich förderfähig, sofern der Zweck der Nutzung hinreichend sichergestellt ist (An- und Abreise zur Radroute mit Pkw).

Hessische Radfernwege erhalten gemäß Erlass des HMWVL vom 08.10.2007 einen Zuschlag zum Regelfördersatz

von 10%, wobei die Gesamt-Förderhöhe 80% nicht überschritten werden darf. In Abstimmung mit dem HMWVL gilt der Zuschlag zur Zeit außer für die "Hessischen Radfernwege" R1-R9 auch für die folgenden Fernradwege:

- Bahnradweg Hessen
- Ederradweg
- Lahntalradweg
- Limesradweg
- Mainradweg
- Milseburgradweg
- Ulsterradweg / Rhönradweg
- Véloroute Rhein/ Rhin
- Vulkanradweg
- Werratalradweg
- Niddaradweg.
- Deutschlandrouten (sog. „D-Netz“)

Radwegweisung

Die Radwegweisung ist ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Regional unterschiedliche Entwicklungen sowie unterschiedliche Zuständigkeiten und Trägerschaften haben in der Vergangenheit zu einer Vielfalt in der Radwegweisung geführt, so dass die verwendeten Schildergrößen und -formen, Schriftgrößen, Anordnung und Menge der Angaben sowie die Darstellung der Symbole mitunter stark voneinander abweichen.

Bei Fördervorhaben mit den Bauvorhabenarten zum Neubau sowie Ausbau/ Umbau von Hessischen Fernradwegen (einschließlich Deutschlandrouten, Europäische Fernradwege), der Beschilderung von regionalen Radwegerrouten (kommunal) und von Fahrradabstellanlagen, Infotafeln, Rast- und Sitzgelegenheiten ist in der Phase der Grundsatzvorprüfung bzw. noch vor Abschluss der Grundsatzprüfung die Zweitausfertigung des Antrages an Hessen Mobil, Dezernat VE3 -Verkehrsinfrastrukturförderung und Verkehrssicherheit- zu versenden. Dies betrifft alle Maßnahmen, deren Antrag noch nicht eingereicht worden ist, sowie alle laufenden Vorhaben, die noch keine Bewilligung von Zuwendungen erhalten haben. Das Dezernat BA 1 -Steuerung Bau- prüft die Anträge dahingehend, ob die geplante Wegweisung den Kriterien des Landes entspricht und dem Kompetenzzentrum VIF das Ergebnis mitteilen. Erst nach dieser Zustimmung wird von den KC VIF die Grundsatzprüfung abgeschlossen.

Weitere Vorgaben und Hinweise sind der Gliederungsebene 2.1.5 Radverkehr zu entnehmen.

Erstellung der Bestandskataster der wegweisenden Beschilderung des Radverkehrs

Als zuwendungsfähige Kosten kann die Erstellung eines Bestandskatasters der wegweisenden Beschilderung anerkannt werden. Ziel des Landes Hessen ist es, eine flächendeckende Radwegweisung aufzubauen. Hierzu hat das Land Hessen im Internet einen Radroutenplaner (www.radroutenplaner.hessen.de) eingerichtet, in dem u.a. alle regional bedeutsamen Routen aufgenommen werden. Die dort dargestellten Routen sollen durch die Radwegweisung vor Ort auch von ortsunkundigen Radfahrern befahren werden können. Zum Aufbau und Pflege dieser Wegweisung, aber auch zur Abstimmung von Routen mit den Nachbarkommunen, wird das Beschilderungskataster benötigt.

Die Kosten für die Katastergrundlagen und Programmsoftware werden mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 32 €/km des vorhandenen bzw. geplanten Streckennetzes gefördert.

Die Nutzung der Software kann dazu beitragen, die Radwegnetzplanung zu verbessern und die Radroutenbeschilderung systematisch aufzubauen. Besonders die Zielwegweiser verschiedener Routen können so besser als bisher aufeinander abgestimmt werden. Deshalb wirkt es für Zuwendungsempfänger und -geber gleichermaßen kostensenkend, wenn schon vor der Bewilligung diese Anschaffung vorgenommen, der Förderantrag mit detaillierten Angaben erstellt wird und die Ausschreibung der Schilder auf konkreten Vorgaben erfolgen kann. Deshalb werden die zuwendungsfähigen Kosten für die Beschaffung der Software zur Erstellung eines Radroutenkatasters im Vorfeld eines Förderantrages sinngemäß als (förderunschädliche) bauvorbereitende Leistung anerkannt.

Radabstellanlagen/ Überdachung

Förderfähig sind Radabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen im ÖPNV. Im Bereich Kommunaler Straßenbau können Radabstellanlagen grundsätzlich an Rastplätzen für Radrouten, in Zusammenhang mit dem Neu- oder Ausbau von Straßen sowie zur flächenhaften Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gefördert werden.

Radabstellanlagen sollen bequeme und standsichere Einstellmöglichkeiten bieten. Dazu ist ein ausreichender Bügelaabstand erforderlich. Zur Gewährleistung eines effektiven Diebstahlschutzes muss eine Rahmenbefestigung möglich sein. Gut geeignet sind ein- oder beidseitige Rahmenhalter. Weitere Hinweise enthalten der Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R-/B+R-Anlagen und die "Hinweisen zum Fahrradparken" der FGSV.

Die Überdachung von Abstellanlagen ist grundsätzlich erwünscht. Sie ist aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen (Flächenverfügbarkeit, Gestaltung) jedoch in bebauten Gebieten nicht immer möglich. Als Fördervoraussetzung ist eine Überdachung nur an B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Stationen erforderlich, um den Wetterschutz bei langzeitigen Parken über viele Stunden sicherzustellen bzw. attraktiv zu machen.

Zu beachten sind die Festlegungen zu den Förderobergrenzen (vgl. Kapitel 4.9.7 Fördergrenzen für die Antragsprüfung).

Anmerkungen:

* Schutzstreifen sind deshalb nicht zugelassen. Radfahrstreifen können im Ausnahmefall eingesetzt werden. (Näheres siehe "Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" in Verbindung mit dem Einführungserlass des HMWVL vom 02.03.09, Az. V3-A 63a-12-81)

** vgl. „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“, Schreiben des BMVBS vom 17.10.2008, Az.: S11/7123.10/6-1-891608

*** Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e.V. DWA, Arbeitsblatt DWA-A 904 Richtlinien für den ländlichen Wegebau, Oktober 2005. Dabei handelt es sich um die 2. redaktionell korrigierte Neuauflage der DVWK-Regel 137 mit gleichlautendem Titel.

**** Einschließlich Grunderwerb

*' HSVV –Schriftenreihe, Heft 46 – 2001, "Leitfaden zur Bedarfsermittlung und Planung von P+R-/ B+R-Anlagen sowie FGSV "Hinweise zum Fahrradparken"

4.9.5.10 Gehwege

Die Anforderungen an die Gehwegbreite sind in den Regelwerken der FGSV beschrieben. Die Bestimmungen zu Anliegerbeiträgen sind zu beachten.

Gehwegbreiten

Innerorts und im Vorfeld bebauter Gebiete:

Die in den Querschnitten der RAS06 angegebenen Mindest-Gehwegbreiten von 2,50 m orientieren sich an der Forderung nach der Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgänger einschließlich Sicherheitsraum, so dass Fußgänger nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Um örtliche Besonderheiten sowie die Funktion der Straße zu berücksichtigen, sind die Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf im Seitenraum zu beachten (vgl. Tabelle 25 in der RAS06, weitere Hinweise enthält die EFA 2002 (FGSV: Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Anlagen des Fußgängerverkehrs, EFA 2002).

Gehwege sind förderfähig, wenn diese mindestens 1,50m breit sind (bzw. auf kurzen Engstellen bis ca. 20m Länge 1,20m breit*) und diese zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen.

Minderbreiten, Schrammborde

Von Fußgängern nutzbare oder genutzte Flächen mit Minderbreiten, die den Mindestquerschnitt nicht erreichen, sind gemäß der Definition der Regelwerke keine Gehwege und daher nicht förderfähig. Die auch als Schrammborde** bezeichneten Restflächen sind grundsätzlich nicht förderfähig. Dabei spielt weder eine Rolle, ob diese in Kostenträgerschaft der Kommune liegen, noch ob diese von Fußgängern begangen werden oder schon in der Vergangenheit als Trampelpfad genutzt wurden. Diese Restflächen haben keine Verkehrsfunktion und sind auch nicht als Folge einer kommunalen Maßnahme anzusehen, wenn diese sich auf den Bau von Gehwegen und Haltestellenanlagen beschränkt und der Baulastträger Straße einen anderen Träger hat (z.B. Land). Förderfähig sind Schrammborde nur dann, wenn sie zur Erfüllung der Funktion Straße notwendig werden. Der Bau von Schrammborden kann z.B. im Kurvenbereich erforderlich werden, um Gefährdungen für Andere auszuschließen oder sensible Flächen vor Überfahren zu schützen (Verbreiterung der Verkehrsräume infolge Wagenaussschlags als seitlicher Bewegungsspielraum). Dabei ergibt es sich aus der Sache selbst, dass in diesem Fall die Kostenträgerschaft für den Schrammbord und ggf. eine dahinterliegende Fläche von 0,50m bis maximal 0,70m beim Straßenbaulastträger verbleibt.

Entsprechend dieser Festlegung sind Schrammborde des Baulastträgers Land und Bund nicht förderfähig. Schrammborde im Zuge von Ortsdurchfahrten (Baulastträger Bund und Land) dienen vorwiegend zur Sicherung des Lichtraumprofils und sind ebenfalls nicht förderfähig. "Restflächen" zwischen Hinterkante Schrammbord und bis zu einer Breite 1,50 m (1,20 m) sind ebenfalls nicht förderfähig. Ab einer Breite von 1,50 m wird das befestigte "Schrammbord" grundsätzlich als Teil des Gehweges anerkannt.

Die Förderfähigkeit von Schrammborden kommt daher nur in denjenigen Fällen in Betracht, wenn zum Einen der Baulastträger Straße Anspruch auf Fördermittel hat (Landkreise als Zuwendungsempfänger von Straßen) und zum Anderen der Bau der Schrammborde eine notwendige Folge eines Neu- oder Ausbauprojektes bildet.

Nicht Förderfähig sind Straßenabschnitte nach Trennungsprinzip Fahrbahn/ Gehweg mit Bordsteinen, wenn beidseitig die Querschnitte der Seitenräume/ Gehwege unter 1,50 m liegen und für Fußgänger keine sicheren Alternativen bestehen. In diesen Fällen ist zu prüfen, ob z.B. geringere Fahrbahnbreiten, partielle Fahrbahnverengungen oder in Abschnitten die Anlage von Mischflächen, Gestaltung mit „weicher Separation“ sinnvoll sind, um die Sicherheit für Fußgänger und die Barrierefreiheit herzustellen. Bei Straßen mit hohem Kfz-Verkehr, an denen aus Sicherheitsgründen bei schmalen Gehwegen unter 1,50m Breite nicht auf Bordsteine

verzichtet werden kann, ist in Abstimmung mit dem Landesamt zu prüfen, inwieweit eine Förderwürdigkeit der Maßnahme insgesamt gegeben ist (vgl. auch Kapitel [1.3.3.3 Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten bei Planungs-, Bau- und Fördermaßnahmen](#)).

Außerorts:

Die RAS-Q von 1996 gibt die Gehwegbreiten für Außerortsstraßen vor, abhängig von der Geschwindigkeit. Der schmalste Gehweg bei Außerortsstraßen und Geschwindigkeiten bis 50 km/h beträgt 2,00 m (RAS-Q 96, Tab. 3, S. 12). Hinzu kommen Seitentrennstreifen und Bankette. Die Regelbreite für gemeinsame Geh- und Radwege beträgt 2,50 m.

Gemeinsame Geh- und Radwege unter 2,50 m Breite sind nicht förderfähig.

ODR –Richtlinie

Entsprechend der Richtlinie für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen (Allgemeines Rundschreiben des BMVBS Nr. 14/2008 vom 14.08.2008, Sachgebiet 14.3 Straßenrecht, Ortsdurchfahrten – S 15/7163.1/4) darf der Bund nicht mit Kosten belegt werden, die eigentlich durch die Gemeinden zu tragen wären. Künftig kommt ein gemeinsamer Geh- und Radweg bei Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen nur in Betracht, wenn mit der Gemeinde eine Vereinbarung zur hälftigen Kostenteilung bei Bau und Unterhaltung des Sonderwegs getroffen wird. Bei Gehwegen auf Brücken und in Unterführungen gilt folgender Grundsatz: Wird auf Wunsch der Gemeinde der Gehweg breiter als 1,50 m angelegt, geht dies zu Lasten der Gemeinde. Dieser kann anteilig gefördert werden, soweit die übrigen Fördervoraussetzungen erfüllt sind.

Näheres ist dem Band Planung, Bau und Erhaltung, Gliederungsebene [2.2.4.5 Ortsdurchfahrten](#) zu entnehmen.

Über- und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer

Der Bau von Über- oder Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer dient dem Abbau von Barrierewirkungen. Sie sind jedoch nur dann förderfähig, wenn die Einrichtung plangleicher Kreuzungen und Überwege nicht möglich oder nicht annähernd gleichwertig herzustellen sind. Der Nutzen der Maßnahme und die Vorteile für Fußgänger und Radfahrer sind im Einzelfall nachzuweisen. Es ist zu prüfen, ob die Belange der Barrierefreiheit sowie der subjektiven und objektiven Sicherheit gewahrt werden.

Der Aus- oder Umbau vorhandener Fußgänger- und Radfahrerüber- oder Unterführungen ist förderfähig, wenn diese der Verbreiterung und Erhöhung subjektiver und objektiver Sicherheit sowie dem barrierefreien Ausbau dient.

Anmerkung:

* Ausnahmen sind kurze Gehweg-Engstellen bis ca. 20 m Länge (z.B. durch in den Straßenraum ragende Hauskanten) und nutzbare Breiten $\geq 1,20\text{m}$ (so dass Rollstuhlfahrer nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen), sofern das Fußgängeraufkommen und der KFZ-Verkehr gering ist und das Wechseln auf die andere Straßenseite möglich und sicher ist. In diesen Fällen sind die Gehwegflächen zuwendungsfähig.

** Schrammborde sind vom Baulastträger der Fahrbahn zu tragen. Bei breiten Schrammborden, die teilweise begehbar sind, ist die Abgrenzung der Kostenträgerschaft im Einzelfall zu klären.

4.9.5.11 Barrierefreie Planung von Verkehrsanlagen

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt sind und die beantragten Maßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen und bei der Vorhabensplanung die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte auf Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) angehört werden.

Die Vorgaben gelten für den Neu- oder Ausbau von Straßen und öffentlichen Verkehrsanlagen. Es können jedoch auch eigenständige Maßnahmen in der Baulast der Kreise und Kommunen gefördert werden, sofern die übrigen Fördervoraussetzungen (z.B. Bagatellgrenzen) vorliegen.

Die baulichen Maßnahmen können umfassen:

- die Absenkung von Bordsteinen an Fußgängerquerungsstellen,
- Herstellung der Rutschfestigkeit von Wegeoberflächen,
- die Anlage von Leit- und Orientierungssystemen für Sehbehinderte und Blinde,
- Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen und anderen Einrichtungen,
- bei Neubau kontrastierende Markierungen,
- Anlage von Rampen bzw. Wegeführungen zur Verringerung von Steigungen,
- Reliefpläne für blinde ÖPNV-Nutzer zur Fahrgastinformation an Bahnhöfen und stark frequentierten

Umsteigeanlagen

Im Hinblick auf das Ziel zur Schaffung durchgängiger Wegeketten ist die Planung in ein flächenhaftes Ziel-Konzept bzw. Programm einzubetten. Zumindest ist das Umfeld der Maßnahme vom Anwendungsempfänger dahingehend zu untersuchen, ob die Realisierung durchgängiger barrierefreier Wege zu den nahegelegenen Zielen kurz- oder mittelfristig beabsichtigt ist.

Anwendung Leitfaden "Unbehinderte Mobilität"

Zur Ausgestaltung der barrierefreien Anlagen im öffentlichen Verkehrsraum ist der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ zu beachten. Der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ steht auf der Homepage von Hessen Mobil unter der Startseite "Informationen für Sie"/ Infomaterial zum Herunterladen zu Verfügung. Der Leitfaden stimmt inhaltlich in Hinblick auf die Anordnung der Bodenindikatoren mit den Regelungen der DIN 32984 (2011-10) sowie den "Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA (2011)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) überein und präzisiert deren Ausführungen in Hinblick auf eine einheitliche Gestaltung der barrierefreien Anlagen für das Bundesland Hessen.

Zur frühzeitigen Einbindung der Betroffenen ist bei VIF- Fördermaßnahmen eine Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten vorzunehmen.

Weitere Vorgaben und Hinweise sind dem Kapitel Allgemeine Planung, Straßen- und Umweltplanung, Gliederungsebene 1.3.3 Unbehinderte Mobilität zu entnehmen.

Barrierefreie Bahnhöfe und Verknüpfungspunkte

Die Modernisierung von Bahnhöfen wird oftmals von mehreren Vorhabenträgern durchgeführt. Um das Umsteigen von der Bahn zu anderen Verkehrsmitteln zu erleichtern und durchgängig barrierefreie Wege zu schaffen, sollten die Planungen aufeinander abgestimmt sein.

Für Bahnhöfe und Stationen hat die DB AG sechs Bahnhofskategorien gebildet, deren Ausstattungsniveau entsprechend der verkehrlichen Bedeutung, den Kundenbedürfnissen und der Wirtschaftlichkeit angepasst sind.

Nicht förderfähige Bahnhöfe (DB Kategorie 6)

Beim Neu- oder Ausbau von Stationen der "Kategorie 6 Nahverkehrshalt" sind akustische Informationen der Reisenden nicht geplant. Somit ist z.B. die Ansage einfahrender Züge per Lautsprecher oder Verspätungsansagen nicht mehr möglich. Mit dem Fehlen des Zwei-Sinne-Prinzips fehlt eine wesentliche Grundvoraussetzung für die Barrierefreiheit. Dies hat zur Folge, dass Maßnahmen dieser Kategorie grundsätzlich nicht förderfähig sind (es sei denn, akustische Ansagen sind vorhanden oder es erfolgt eine Nachrüstung), weil die Barrierefreiheit nicht gegeben ist.

Förderfähigkeit von RFID-Technik als Orientierungshilfe für Sehbehinderte und Blinde

RFID-Technik (Radiofrequenzidentifizierung) basiert auf der Idee der Verwendung von passiven Transpondern (elektronischer Datenspeicher), um einen Pfad in Form von eingebauten "Funkchipwegen" zu schaffen, der sehbehinderten bzw. blinden Menschen eine Führungshilfe bietet. Das System ergänzt die Informationen durch Bodenindikatoren in der Wegeoberfläche, die einer bloßen Warn- und Richtungsfunktion dienen. Ein Systemvorteil der RFID-Wegeführung besteht darin, dass er keine elektronische Versorgung benötigt und somit in Gehwegen, Parks, Fußgängerzonen oder auch in Gebäuden installiert werden kann. Handybenutzer können mit Hilfe der Bluetooth-Technologie (mittlerweile Standard) sich künftig durch das Einlesen von Daten per Chip gut zurechtfinden, ohne ständig nach dem Weg fragen zu müssen. Der Nutzen der neuen Technik besteht im Erhalt ergänzender Informationen, wie z.B. "hier Abzweig zum Bahnsteig 8", Hinweise auf Dienstleistungen in der Umgebung oder andere Meldungen), was die Bodenindikatoren nicht leisten können.

Das HMWVL hat (Schreiben vom 29. Mai 2012) dem Blinden- und Sehbehindertenbund Hessen e.V. zugesichert, dass die RFID-Technik als Modellprojekt einer kommunalen Baumaßnahme als Teil

- einer örtlichen Infrastrukturmaßnahme (KSB, ÖPNV) oder
- als Teil eines Maßnahmenbündels mit dem Ziel, durchgängige barrierefreie Wegeketten in einem Stadt- oder Gemeindegebiet zu schaffen,

... grundsätzlich zuwendungsfähig ist.

Förderfähig ist dabei allerdings nur der Einbau der Funkchips in die Wegeoberfläche von Gehwegen als investiver Teil der RFID-Technik im öffentlichen Verkehrsraum (ohne Kosten für Software, Funkverbindungskosten etc.).

4.9.5.12 Bushaltestellen

Busbuchten

Busbuchten weisen mit einer Regellänge von 88,70 m und der Aufweitung im Straßenraum einen wesentlich höheren

Platzbedarf als andere Haltestellen auf. Ihre durchschnittlichen Bau- und Betriebskosten liegen weit über denen anderer Haltestellentypen. Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit schneiden Busbuchten schlecht ab. Untersuchungen belegen, dass die Unfallkosten bei Busbuchten innerörtlich mehr als doppelt so hoch liegen als bei Fahrbahnhaltestellen.

Aus diesen und weiteren Gründen (Fahrodynamik, Barrierefreiheit, Winterdienst u.a.) kommen innerörtlich im Regelfall Fahrbahnhaltestellen und Haltestellenkaps zur Umsetzung*.

Außerorts hingegen gehört die Einrichtung von Busbuchten hingegen zur Regel: Höhere Geschwindigkeiten und längere Bremswegen erhöhen außerorts die Gefahr, dass ein fahrender Pkw auf einen haltenden Bus auffährt. Im Falle eines Unfalls nimmt die Unfallschwere zu. Insbesondere Überholmanöver auf der Gegenfahrbahn bei gleichzeitig entgegenkommenden Fahrzeugen können zu Unfällen mit Verletzungen und Todesfolge führen. Zudem wird während des Haltestellenvorgangs außerorts der Verkehrsfluss des Individualverkehrs stärker als in bebauten Gebieten behindert, weil Brems- und Beschleunigungsvorgänge für alle Beteiligten länger andauern. Der Überholmöglichkeit kommt auf freier Strecke und bei anbaufreien Straßen eine wesentlich größere Bedeutung als im Innerortsverkehr zu.

Es gibt allerdings auch außerorts Situationen, bei denen unter bestimmten Rahmenbedingungen ein Verzicht auf den Bau der Busbucht möglich ist, beispielsweise:

- am Ortsrand im Übergangsbereich zwischen Bebauung und Landschaft,
- vor signalgeregelten Kreuzungen,
- hinter geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen im Bereich von Streusiedlungen, im Nahbereich bebauter Gebiete
- an verkehrarmen Landstraßen mit befestigten Fahrbahnbreiten unter 5,00m

Mitunter kann beim Ausbau von Straßen auf den Bau von Busbuchten verzichtet werden, wenn eine räumliche Verlegung von Haltestellen akzeptabel ist. Dabei sollten jedoch die Belange der ÖPNV-Nutzer (Nähe zu den Fahrtzielen und –quellen, sichere und komfortable Erreichbarkeit der Haltestelle, soziale Sicherheit etc.) gewahrt bleiben.

Die Wahl des Haltestellentyps bei der Planung von Bushaltestellen muss jedoch stets eine Einzelfall-entscheidung auf Grundlage der örtlichen Rahmenbedingungen bleiben.

Busbuchten an Bundes- und Landesstraßen

Sofern Bund und Land Straßenbaulastträger sind, wird der Bau von Busbuchten aus Bundes- oder Landesmitteln finanziert. Ergänzend können allerdings Fördermittel aus dem GVFG für die im Gehwegbereich befindlichen Haltestelleneinrichtungen und –Anlagen (z.B. Anhebung des Wartebereiches, Bordsteingestaltung) gewährt werden. Ist dagegen die Kommune selbst Straßenbaulastträger, wird auch der Neu- oder Umbau der Busbucht förderfähig.

Zur Förderung, Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen ist neben den einschlägigen Regelwerken das Haltestelleninfoblatt, siehe Anlage [Haltestelleninfo_2012_22-03-12x.pdf](#), das auch auf der Homepage **von Hessen**

Mobil unter www.mobil.hessen.de/Verkehrsinfrastrukturförderung zum Herunterladen bereitgestellt wird, in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Das Haltestelleninfo enthält Grundsätze für Bushaltestellen, ist jedoch sinngemäß auch auf andere Straßenbahnhaltestellen übertragbar.

Anmerkung:

* Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement (ehemals Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen) hat mit der bereits 1995 eingeführten Allgemeinverfügung „Empfehlungen für innerörtliche Bushaltestellen“ vorgegeben, dass die Anlage von Busbuchten auf bestimmte Einsatzbereiche beschränkt bleiben soll. Die FGSV-Regelwerke „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ EAÖ 2003 und die eingeführte RASSt06 stimmen mit den Inhalten der damaligen Verfügung überein.

4.9.5.13 Besondere Fahrspuren für Busse, Maßnahmen zur Beschleunigung

Busstraßen

Besondere Busstraßen zur Beschleunigung des ÖPNV sind grundsätzlich förderfähig. Liegt eine Busstraße unmittelbar neben einer KFZ-Fahrspur, so sind die ÖV und IV-Fahrspuren durch entsprechende Einbauten baulich zu trennen.

Busspuren

Die Anlage von Busspuren als Bestandteil der Planung zum Neu- oder Ausbau von Straßen sowie der baulichen Neugestaltung des Straßenraumes ist grundsätzlich förderfähig.

Maßnahmen, die ausschließlich eine Abmarkierung von Busspuren beinhalten, bilden keinen eigenständigen Fördertatbestand und sind deshalb nicht förderfähig.

Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV

Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV gliedern sich in bauliche (z.B. Anlage Busspuren, Einrichtung besonderer Gleiskörper) und betriebliche Maßnahmen. Ziel ist die Gewinnung von kürzeren Reisezeiten und die Erhöhung der Pünktlichkeit. Aus Sicht der Verkehrsunternehmen dienen die Maßnahmen auch als Beitrag zur Einsparung von Betriebskosten.

Die förderfähigen Maßnahmen eines Gesamtkonzeptes zur Beschleunigung sind oftmals mit hohen Kosten verbunden. Deshalb sollte im Rahmen der Prüfung der Förderwürdigkeit einer Maßnahme besonders darauf geachtet werden, ob den Maßnahmen ein angemessener Nutzen gegenübersteht. Der Nutzen der Maßnahme sollte insgesamt auch dann noch spürbare Vorteile bieten, wenn diese durch künftige Änderungen im Straßennetz oder Schwankungen des Verkehrsaufkommens beeinflusst werden.

Bei dieser Abwägung sollte zudem darauf geachtet werden, dass die angestrebten Zeitvorteile für die Fahrgäste die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer nicht unangemessen beeinträchtigen.

Ausschlusskriterien für die Förderung

Maßnahmen die die angestrebte Wirkung von Busspuren, Busstraßen oder ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen einschränken, können zur Versagung bzw. Rückforderung von Zuwendungen führen. Hierzu zählen:

- Die Beschränkung des Einstiegs auf die vordere Tür (Vorneeinstieg) bei Bussen, die Busspuren bzw. Einrichtungen zur ÖPNV-Beschleunigung nutzen, außerhalb der SVZ.
- Die Zulassung von Fahrradverkehr auf Busspuren oder anderen regelmäßigen Behinderungen, wenn dadurch der Busverkehr behindert wird.

4.9.5.14 Park + Ride, Kiss + Ride, Bike + Ride- Anlagen, Mitfahrerparkplätze

Park + Ride/ Kiss- + Ride/ Bike + Ride-Anlagen, Fahrradstationen

Zur Förderfähigkeit von Park + Ride – Anlagen, Bike + Ride – Anlagen sind die Hinweise zu beachten, die im Leitfaden von Hessen Mobil (vormals Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) (Heft 46 – 2001) dargestellt sind. Die Vorgaben zur Bedarfsermittlung sind zu beachten (Teil 1 des Leitfadens, siehe Anlage [P+R-Leitfaden 2001.pdf](#)).

Die im Leitfaden in Teil 2, Kapitel 3 "Entwurfselemente" enthaltenen Angaben zu Trassierungsparametern für Parkstandgeometrie und Fahrgassenbreite können zur Anwendung kommen. Alternativ können bei der Planung die Empfehlungen der FGSV-Richtlinie „Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR 2005)“ zur Anwendung kommen und als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Der P+R-Leitfaden kann als gedrucktes Exemplar bei Hessen Mobil angefordert werden. Zum Herunterladen besteht die Möglichkeit unter www.mobil.hessen.de / Infomaterial.

Mitfahrerparkplätze (P+M-Anlagen)

Die Förderfähigkeit einer P+M -Anlage hängt von verschiedenen Kriterien und u.a. davon ab, ob der Bedarf einzelfallbezogen nachgewiesen ist. Aus Gründen der Vereinfachung der Antragsprüfung kann die VKT -Studie "Management von P+M in Hessen", (die Studie wurde im Auftrag des "Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein Main" ivm und der Initiative "Staufreies Hessen" erstellt). zum Bedarfsnachweis herangezogen werden. (Der in der Anlage dieser Studie ermittelte Stellplatzbedarf für die 15 aufgeführten Ausbau- Standorte (Zierenberg, LM Süd u.a., vgl. P+M Ausbau.pdf) und für weitere 10 Neubau-Standorte (Mainhausen, Borken u.a.) kann zugrundegelegt werden.)

In Ergänzung wird festgelegt, dass:

- für diejenigen Fördermaßnahmen, deren Standorte in der Studie explizit aufgeführt sind, der Bedarfsnachweis auf Grundlage der VKT -Studie genügt,
- bei P+R -Kleinanlagen bis 20 Stellplätzen der Bedarfsnachweis aus Gründen der Antragsvereinfachung entfallen kann,
- für alle übrigen Standorte eine vereinfachte Bedarfsermittlung im Sinne des P+R -Leitfadens (vgl. Heft 46 - 2001, Ermittlung des Bestands + prognostizierte Zuwächse) erfolgen soll.

Für die Planung von P+M -Anlagen gelten die "Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005)". Um zu vermeiden, dass unterschiedliche Ausbaustandards zur Anwendung kommen, sollten beim Neu-/Ausbau kombinierter P+R-/ P+M -Anlagen entweder die Planungsstandards des P+R -Leitfadens oder die der EAR zugrundegelegt werden und als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Umsteigeparkplätze

Die Verringerung der Belastungen durch KFZ-Verkehr in Ortskernen, Wohngebieten und Hauptverkehrsstraßen mit einer hohen Wohndichte ist ein Ziel, welches erfahrungsgemäß nur durch das Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen erreicht werden kann („Push and Pull“).

Sofern die Maßnahmen Bestandteil einer Gesamtkonzeption sind, kann der Bau von Parkplätzen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten als förderfähig anerkannt werden.

4.9.5.15 Punktuelle Maßnahmen

Förderfähig sind punktuelle Verbesserungen, z.B. Verbesserung der Sichtbeziehungen im Zuge der Umgestaltung an Kreuzungen und Einmündungen, Beseitigung von Engstellen, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Schaffung von Fußgängerfurten und Querungsstellen für Fußgänger, sowie die Schaffung barrierefreier Strecken. Die Wirkung wird erhöht, wenn thematisch und räumlich zusammenhängende Konzepte umgesetzt werden.

Bei Maßnahmen der hier beschriebenen Art gilt eine Bagatellgrenze von 50.000 €, bezogen auf die zuwendungsfähigen Kosten.

4.9.5.16 Bewertung von Großmaßnahmen: Nutzen-Kosten-Untersuchungen

Für finanziell umfangreiche Investitionsmaßnahmen des ÖPNV (z.B. Neubau von Strecken für Stadtbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahnen) ist die Durchführung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) erforderlich. Gesetzliche Grundlage bilden § 6 des Gesetzes über die Grundsätze des Haushaltsrechts des Bundes und der Länder (HGrG) und § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO).

Dazu wurde vom Bund 1976 ein einheitliches Verfahren eingeführt, die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (StBew). Das Bewertungsverfahren wurde seither mehrfach methodisch weiterentwickelt und die Preisstände angepasst. Zur Zeit gilt die Version 2006.

Die StBew soll die Beurteilung von örtlich, technisch und verkehrswirtschaftlich unterschiedlichen Vorhaben nach gleichen Maßstäben ermöglichen, um eine Entscheidungsgrundlage für den Einsatz öffentlicher Mittel zu erhalten. Dabei sollen sowohl der gesamtwirtschaftliche Nutzenüberschuss als auch die langfristigen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen ermittelt werden.

Eine NKU ist verpflichtend für Projekte nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 und § 11 des GVFG, wenn die erwarteten Investitionen 25 Mio. € überschreiten. Sie kann vom Zuwendungsgeber auch für kleinere Maßnahmen gefordert werden, insbesondere dann, wenn über den Nutzen eines Projektes Zweifel bestehen. Bei kleineren Maßnahmen kann in Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber eine NKU in Anlehnung an die StBew mit einer dem Projektumfang angemessenen Verminderung des Erhebungs- und Dokumentationsaufwandes erfolgen.

Die Förderwürdigkeit wird ermittelt, indem der monetarisierte volkswirtschaftliche Nutzen des Vorhabens den Kosten gegenübergestellt wird. Dieses Verhältnis - und damit das wichtigste Ergebnis der NKU - kommt im Nutzen-Kosten-Indikator zum Ausdruck. Ergänzend kann noch ein nutzwertanalytischer Indikator berechnet werden.

Ein Nutzen-Kosten-Indikator, der größer als 1 ist, zeigt an, dass der Nutzen der Maßnahme größer ist als die Kosten. Damit ist eine entscheidende Voraussetzung für die Förderung mit öffentlichen Mitteln gegeben.

Die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen werden in einer Folgekostenrechnung ermittelt, die als Teil des Verfahrens auf der gesamtwirtschaftlichen Bewertung aufbaut. Sie ermöglicht in erster Linie den Vorhabenträgern (Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Aufgabenträgern) eine Abschätzung der finanziellen Folgen des Projektes, spielt aber für die Feststellung der Förderwürdigkeit durch den Zuwendungsgeber eine eher untergeordnete Rolle.

Die Bewertung nach diesem Verfahren dient als Grundlage für die Beurteilung der Förderwürdigkeit eines Vorhabens. Eine NKU ist vor der Antragsstellung abzuschließen.

Eine NKU wird relativ früh zu Beginn eines Projektes erstellt (ZULI-Kategorie E). Häufig folgt sie im Anschluss an eine Machbarkeitsstudie, in der auch eine Variantenauswahl getroffen wurde. Die NKU ist vom Vorhabenträger zu beauftragen und wird in der Regel von einem Arbeitskreis begleitet, dessen Zusammensetzung vom jeweiligen Projekt abhängt. Darin sind auf Seiten der Zuwendungsgeber in der Regel das BMVBS, das HMWVL und Hessen Mobil vertreten. Der Arbeitskreis befindet über den Entwurf des Erläuterungsberichts der NKU. Der Vorhabenträger leitet diesen anschließend in vollständiger Form Hessen Mobil zur Prüfung zu, sofern er das Projekt weiter verfolgen möchte.

Innerhalb von Hessen Mobil liegt die Federführung im Dezernat VE 3 -Verkehrsinfrastrukturförderung und Verkehrssicherheit-, das den Erläuterungsbericht prüft, einen Prüfbericht fasst und diesen dem HMWVL zuleitet. Eine Durchschrift erhält das KC-VIF, der Vorhabenträger wird vom Ergebnis der Prüfung informiert.

Der Prüfbericht entspricht im Rahmen des Antragsverfahrens einer Grundsatzvorprüfung. Erst eine positiv geprüfte NKU schafft die Voraussetzung für die Einstufung einer Großmaßnahme in die ZULI-Kategorie D.

4.9.6 Zuwendungsfähige Ausgaben

4.9.6.1 Grunderwerbskosten

Grundsätze

Bei einem Grundstück, das dauernd für ein Vorhaben nach Ziffer 2 der VV-GVFG verwendet wird, sind die Gestehungskosten unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zuwendungsfähig, wenn das Grundstück nicht vor dem 1.1.1961 erworben wurde. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr nutzbar sind.

Wird ein ohne Förderung begonnenes Vorhaben in die Förderung nach dem Entflechtungsgesetz übernommen, so können die Gestehungskosten für Grundstücksflächen derjenigen Bauabschnitte (Baulose) zuwendungsfähig sein, in denen noch geförderte Bauleistungen erbracht werden. Die Bewilligungsbehörde entscheidet im Einzelfall, ob der Umfang der noch in die Förderung übernommenen Bauleistungen es rechtfertigt, auch die Gestehungskosten für die betroffenen Grundstücksflächen als zuwendungsfähig anzuerkennen. Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Ist ein Grundstück vor der Verwendung für ein Vorhaben von dem Träger des Vorhabens anderweitig genutzt worden, sind die Gestehungskosten ebenfalls zuwendungsfähig, wenn das Grundstück nach dem 1.1.1961 erworben worden ist. Eine Nutzungsänderung nach dem Erwerb des Grundstückes ist ohne Bedeutung. Wird für das Grundstück, das für ein Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, so sind maximal die Gestehungskosten zuwendungsfähig, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstückes entstanden wären.

Gestehungskosten für vom Vorhabensträger selbst benötigte Ersatzgrundstücke sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege erforderlich sind.

Umfang der Gestehungskosten

Zu den Gestehungskosten zählen insbesondere:

- Kaufpreis für Grundstücke einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen, soweit er sich im Rahmen des Verkehrswertes (nach den jeweils gültigen Regelungen, wie z.B. der Wertermittlungsverordnung (WertV)) hält
- Ablösungsbeträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten
- Entschädigungen
- Rechtsanwalts- und Notargebühren
- Gerichtskosten, einschließlich der Kosten für einen mit dem Grunderwerb zusammenhängenden Rechtsstreit
- Vermessungskosten
- Katastergebühren
- Kosten für grunderwerbsbezogene Gutachten
- Grunderwerbssteuer

Maklergebühren gehören nicht zu den Gestehungskosten.

Sonstige Rechte

Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die o.g. Grundsätze und der Umfang der Gestehungskosten entsprechend.

Freiwerdende Grundstücke

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben und können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös, wenn dieser höher ist, von den zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht, soweit der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für öffentliche Zwecke nutzt.

4.9.6.2 Baukosten

Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für eine nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens, sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu werden als zuwendungsfähige Kosten auch gerechnet:

- Ausführungsstatik einschließlich der zugehörigen Ausführungsunterlagen,

Standsicherheitsnachweis.

- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung.
- Gebühren für notwendige Genehmigungen bei Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)
*
- Vermessungsarbeiten, soweit nicht nach § 3 Nr. 2 VOB/B Sache des Auftraggebers.
- Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung.
- Baugrunduntersuchungen während der Baudurchführung (DIN 4020 Nr. 7.5).
- Baustoffprüfungen.
- Bestandsaufnahme nach § 3 Nr. 4 VOB/B zur Beweissicherung, soweit nicht

von der Bauüberwachung durchgeführt.

- Gutachten, die während der Bauausführung noch notwendig werden.
- Kosten für archäologische Voruntersuchungen, soweit sie nachweisbar baube

gleitend anfallen, nach Einzelfallprüfung.

- Entwässerungseinrichtungen, soweit sie der Entwässerung der Straße dienen.
- Anteil der Straßenentwässerung wird auf der Grundlage der Ortsdurchfahrtsrichtlinien (ODR) pauschal gewährt.
- Felshangssicherung (nach Einzelfallprüfung).
- Leiteinrichtungen, Beschilderung, auch Umleitungsstreckenbeschilderung.
- Lärmschutzmaßnahmen an Straßen und Gebäuden entsprechend den gesetz

lichen Bestimmungen.

- Brand- und Schutzanlagen.
- Ausgleichsmaßnahmen nach den naturschutzrechtlichen Bestimmungen.
- Lichtsignalanlagen einschließlich der zugehörigen Steuerungsanlagen.
- Beleuchtungsanlagen im kommunalen Straßenbau, die aus Gründen der Ver

kehrssicherheit erforderlich sind oder nach Landesgesetzen zur Verkehrsanlage gehören sowie die notwendige Veränderung der vorhandenen Straßenbeleuchtung, wenn eine Folgepflicht Dritter nicht besteht. Die zuwendungsfähige Kostenobergrenze für das Erneuern oder Versetzen einer Laterne einschließlich Kabelverlegungen und Nebenarbeiten, ohne Mehrwertsteuer, beträgt 1.000 €.

- Wiederherstellungsarbeiten (zum Beispiel bauliche Anlagen, Grünanlagen)

unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleiches.

- Bepflanzung, soweit sie zur Baumaßnahme gehören.
- Kosten für Winterbaumaßnahmen.
- Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke.
- Bestandspläne, Bauwerksbuch, Straßendatenbank.
- Umsatzsteuer, soweit nicht im Vorsteuerabzug absetzbar.

Der Einbau von Fahrbahnplaster ist in geeigneten Fällen zuwendungsfähig. Bei der Verwendung von Natursteinplaster können die Mehrkosten im Vergleich zu Kunststeinplaster nur dann anerkannt werden, wenn eine begründende Forderung der Denkmalpflege besteht.

Zum Bau und Ausbau von Verkehrswegen und Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs werden außerdem gerechnet:

- Sicherungsposten.
- Fahrstromanlagen einschließlich Unterwerke oder Gleichrichterstationen.
- Niederspannungsanlagen mit Notstromversorgung.
- Anlagen für Wasserver- und -entsorgung, Heizung, Be- und Entlüftung.
- Funk-, Fernmelde- und Steuerungsanlagen.
- Anlagen zur Fahrgastinformation.
- Wartehallen und Fahrkartenverkaufsanlagen als Haltestelleneinrichtung.

Nähere Ausführungen zur Zuwendungsfähigkeit und zu Förderobergrenzen siehe Kapitel [4.9.7.3 Pauschalen und Förderobergrenzen Kommunalen Straßenbau](#) und Kapitel [4.9.7.4 Pauschalen und Förderobergrenzen ÖPNV](#) .

Führt der Träger des Vorhabens Bauarbeiten selbst durch, so sind auch die hierfür anzusetzenden Kosten zuwendungsfähig. Sie sind nach § 4 der Eisenbahnkreuzungsverordnung EKrV** zu berechnen.

Abweichend hiervon gilt:

- Stundenlöhne sind seit 01.08.2004 bis höchstens 35 € zuwendungsfähig.
- Für Eigenleistungen der DB Netz AG bei EKrG- und KSB-Maßnahmen (nicht bei ÖPNV-Maßnahmen) gelten die Regelungen in Kap. 2.3.5.10 des Zentralen Handbuchs, Abschnitt "Baukosten" (1.EKrV §4)"

Müssen Anlagen eines Dritten im Zuge einer geförderten Maßnahme verlegt, verändert oder erneuert werden und sind die hierfür entstehenden Baukosten zuwendungsfähig, so sind auch die dem Dritten entstehenden Aufwendungen für Ingenieurleistungen (zum Beispiel Planung, Bauleitung und Abrechnung) zuwendungsfähig.

Nutzungsentgelte von Maßnahmen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI)

Nicht zuwendungsfähig sind Nutzungsentgelte für drahtlose Datenkommunikation, die anstelle von (zuwendungsfähigen) Investitionen in Kabelanlagen anfallen. Auch die Förderung von laufenden Entgelten für die Überlassung von Ist-Betriebsdaten (etwa von Verkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen) ist nicht möglich, da sie keine investive Maßnahmen im Sinne des Entflechtungsgesetzes darstellen (s. auch [4.9.6.3 Verwaltungs- und Baunebenkosten](#)).

Anmerkung:

* Runderlass des BMVBS vom 10.08.2010, Az. StB 15/7174.2/5-04/1238665 in Verbindung mit Erlass des HMWVL vom 24.08.2010, Az. VI 2-01- 63a -34-41

** Bundesminister für Verkehr: Verordnung über die Kosten von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung EKrV, 1963

4.9.6.3 Verwaltungs- und Baunebenkosten

Zu den nicht zuwendungsfähigen Verwaltungs- und Baunebenkosten zählen Personal- und Sachkosten, insbesondere für die nachstehend aufgeführten Tätigkeiten:

Entwurfsaufstellung

- Herstellen und Beschaffen des Karten- und Planmateriales
- Vermessungsarbeiten
- Baugrunduntersuchungen (vgl. DIN 4020 Nr. 5.4)
- Herstellen der Entwurfspläne
- Massen- und Kostenberechnungen
- Entwurfsstatik (vgl. Allgem. Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/72 (Verkehrsblatt 1973, Seite 128)), statische Berechnungen, die für Ausschreibung und Vergabe notwendig sind
- Gutachten (z. B. verkehrswirtschaftliche Untersuchungen, Nutzen-Kosten-Untersuchungen, Gutachten über Umweltbelastigungen usw.)
- Ideenwettbewerbe, Entwurfsmodelle, Modellversuche

Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Genehmigungsverfahren

- Erstellen der Unterlagen

- Bekanntmachungen
- Anmieten von Räumen für Erörterungstermine

Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten

- Erstellen der Ausschreibungsunterlagen
- Vergabeverfahren

Bauüberwachung und Baulenkung

- Unterbringung einschließlich Einrichtungen und Betrieb
- Vermessungsarbeiten nach § 3 Nr. 2 VOB/B (Absteckung für die Bauausführung)
- Messungen am Bauwerk und an Baubehelfen, soweit nicht Nebenleistungen des Auftragnehmers i. S. technischer Vorschriften
- Abnahme der Unternehmerleistungen
- Abnahme von Bauteilen vor dem Einbau
- Abrechnung der Baumaßnahme
- Herstellen von fotografischen Aufnahmen

Sonstige Tätigkeiten

- Aufstellen von Betriebsvorschriften und -anweisungen
- Prüfung der Statik
- Beratung durch Sonderfachleute
- Optimierungsberechnungen
- Bauaufsichtliche Abnahmen
- Haushalts-, Kassenführung und Rechnungslegung
- Beweissicherungen, soweit von der Bauüberwachung durchgeführt

Zuwendungsfähigkeit der Teilmaßnahmen bzw. Kostenarten bei Maßnahmen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) und Anschlusssicherung

Die Kosten sind hinsichtlich ihrer Förderfähigkeit wie folgt abzugrenzen:

Tabelle Planungskosten, Baukosten, Betriebskosten

„Planungskosten“ i.S.d. GVFG (nicht zuwendungsfähig)	„Baukosten“ i.S.d. GVFG (zuwendungsfähig)	„Betriebskosten“ (nicht zuwendungsfähig)
Lastenheft (AG)	Pflichtenheft (AN) Projektmanagement (AN) Projektierung (AN)	Nutzungsentgelte Datenkommunikation Nutzungsentgelte Ist-Betriebsdaten

AG: Erstellung durch den Auftraggeber, AN: Erstellung durch den Auftragnehmer

4.9.6.4 Berücksichtigung des Zeitwertes, Regelungen Wertausgleich

Grundsätze

Gemäß Ziffer 5.3 der VV-GVFG sind "Vorteile, die dem Träger des Vorhabens neben den Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse entstehen, (...) angemessen auszugleichen."

Generell soll durch die Förderung eines Vorhabens eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht werden. Die Anwendung eines Wertausgleiches auf den Vorteils gerade für die geförderte Maßnahme selbst würde dem eigentlichen Förderzweck zuwiderlaufen und wäre widersinnig.

Deshalb entfällt bei Fördermaßnahmen ein Wertausgleich, wenn

- Verkehrswege oder –anlagen des Vorhabensträgers selbst verlegt, verändert oder erneuert werden,
- Verkehrswege oder –anlagen, die Dritte selbst förderungsfähig sind, verlegt, verändert oder erneuert werden,
- zusätzliche Anlagenteile lediglich infolge des Vorhabens erstellt werden müssen (z.B bei Versorgungsleitungen: Einbau von Schiebern, Muffen, Schächten, Dükern oder Rohrmehrlängen).

Wertausgleich

Davon zu unterscheiden sind wirtschaftliche Vorteile, die der Empfänger einer Förderung erhält, ohne dass eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse damit verbunden wäre. So kann beispielsweise die Erneuerung einer Anlage eine verkehrliche Verbesserung darstellen und zugleich eine Ersparnis von Instandhaltungsaufwendungen, wenn die alte Anlage ohnehin hätte erneuert werden müssen. Derartige Vorteile sind vom Grundsatz her anzurechnen, da sie mit dem Förderzweck, der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, nichts zu tun haben.

Auch wenn bei einer Maßnahme Anlagen Dritter betroffen sind, kann ein Wertausgleich eine Rolle spielen. Hat ein Straßenbaulastträger bei einer Umbaumaßnahme die Kosten für die Verlegung/Sicherung/Änderung von Anlagen (Ver- und Versorgungsleitungen, Telekommunikationsleitungen, usw.) in der Straße ganz oder teilweise zu tragen, entstehen dem Versorgungsunternehmen unter Umständen Vorteile, wenn es eine neue Anlage für eine alte Anlage erhält. Ein derartiger Vorteil muss gegenüber dem Straßenbaulastträger ausgeglichen werden. Er ist bei der Bemessung der Höhe der Förderung zu berücksichtigen. Weil dieser seinen Anspruch geltend machen muss, gilt dies auch, wenn der Straßenbaulastträger es schuldhaft unterlässt, seine Ansprüche zu erheben.

Eine Förderung entfällt und damit auch der Wertausgleich, wenn ein Ver-/Entsorgungsunternehmen verpflichtet ist, die Kosten der Verlegung/Sicherung/Änderung seiner Anlage selbst zu übernehmen (**Folgekostenpflicht**). In diesem Fall ist der Straßenbaulastträger nicht mit Kosten belastet. Ob und in welchem Umfang ein Straßenbaulastträger die sog. Folgekostenpflicht hat, richtet sich nach den jeweils bestehenden Gestattungsverhältnissen bzw. nach allgemeinen Entschädigungsgrundsätzen (s.hierzu :...Link auf Nutzungsrichtlinien des BMVBS, insbesondere Teil D Nr. 5.4.2 sowie sonstige einschlägige Eintragungen im Handbuch).

Wenn ein (antragsberechtigter) Straßenbaulastträger die Folgekosten in vollem Umfang oder anteilig zu tragen hat, ist die Maßnahme auch insoweit grundsätzlich förderfähig. Ein Vorteilsausgleich ist entsprechend anteilig oder vollumfänglich anzusetzen.

Folgepflicht

Unabhängig von der Folgekostenpflicht ist die Folgepflicht zu sehen. Unter **Folgepflicht** versteht man die Verpflichtung eines Dritten, Änderungen, oder Sicherungen seiner Anlagen vorzunehmen, die die Straßenbauverwaltung nach pflichtgemäßem Ermessen wegen einer Verlegung, Verbreiterung oder sonstigen Änderung der Straße oder wegen einer Unterhaltungsmaßnahme für erforderlich hält. Sie besteht auch bei einer Änderung oder Sicherung der Anlage des Dritten bei einem Neubau einer Straße.

Die Folgepflicht kann sich aus einem bestehenden Vertrag zwischen dem Straßenbaulastträger und einem Dritten ergeben oder aus dem Baurecht (Planfeststellungsbeschluss).

Zusätzliche Regelungen

In besonderen Fällen kann die Bewilligungsbehörde zusätzliche Regelungen treffen, um den Wertausgleich angemessen zu berücksichtigen.

Zur Höhe des Wertausgleichs

Für Lichtsignalanlagen, technische Anlagen im SPNV und Umleitungen sollten grundsätzlich folgende Werte zur Vereinfachung zugrundegelegt werden:

1. Lichtsignalanlagen

Eine obligatorische Sonderregelung dieser Art besteht für Lichtsignalanlagen (LSA), auch im Zusammenhang mit Betriebsleitsystemen.

Bei LSA (Signalgeber, Maste, Steuergeräte, Detektoren und alle weiteren Bestandteile) muss ein Wertausgleich abgezogen werden, wenn Teile gegen neue ausgetauscht werden, weil sie z.B. nicht aufrüstbar sind (neue technische Standards). Dieser Wertausgleich ist wie folgt anzusetzen:

- bei bis zu 15 Jahre alten Anlagenteilen: kein Wertausgleich
- bei über 15 bis 25 Jahre alten Anlagenteilen: 25 % Wertausgleich
- bei über 25 Jahre alten Anlagenteilen: 50 % Wertausgleich.

Diese Ansätze finden auch Berücksichtigung bei Fördervorhaben zur „Qualitätssicherung an LSA“ im Rahmen des

Programms „Staufreies Hessen“.

2. Technische Anlagen im SPNV

Eine obligatorische Sonderregelung dieser Art besteht auch für technische Anlagen im Bereich von Schienen, Oberleitungen etc. Für technische Anlagen (siehe oben) die grundsätzlich förderfähig sind, wird folgende Regelung auf Basis der VV-GVFG Punkt 5.3 festgelegt.

Anlage 13 der VV-GVFG findet keine Anwendung, da von einer wirtschaftlichen Nutzung der technischen Anlagen durch die Verkehrsgesellschaften ausgegangen werden kann. In diesem Sinne werden die technischen Anlagen mit dem Fahrpreis der Kunden abgeschrieben und instandgehalten. Das heißt, es wird vorausgesetzt, dass der Fehlbetrag zwischen Zeitwert und Neuwert der technischen Anlage mit Anteilen an den Fahrpreis bereits abgedeckt ist.

Gefördert werden kann daher nur der Zeitwert der technischen Anlage, es muss ein Wertausgleich abgezogen werden, wenn Anlagen-Teile gegen neue ausgetauscht werden.

Dieser Wertausgleich ist vereinfacht wie folgt anzusetzen:

bis zu 20 Jahre alten Anlagenteilen: 20-40 % Wertausgleich,

bis zu 40 Jahre alten Anlagenteilen: 40-60 % Wertausgleich,

bis zu 60 Jahre alten Anlagenteilen: 60-80 % Wertausgleich.

Der Wertausgleich entfällt, wenn bei einer Maßnahme nur die vorhandenen Anlagen (z.B. durch Verlegung vorhandener Straßenbahngleise) wieder genutzt werden. Er entfällt ebenfalls dann, wenn das Verkehrsunternehmen in Zusammenhang mit der Baumaßnahme eine Beschaffung neuer Anlagen (z.B. Vignolschienen) selbst finanziert. Damit entfällt auch der Abzug für den Rohstoffelös.

3. Umleitungen

Muss im Zuge eines Baus oder Ausbaus einer zuwendungsfähigen Maßnahme eine Umgehungsstraße ausgebaut werden, so ist für die für den Umleitungsverkehr größer zu dimensionierende Straße nach Wegfall dieses Umleitungsverkehrs ein Wertausgleich dann nicht anzurechnen, wenn die Straßendecke nur im notwendigen Umfang verstärkt wurde und der Ausbau der Straße selbst zuwendungsfähig wäre oder die Straße in der Erhaltungslast des Vorhabenträgers ist (vgl. auch Anlage 16 zu den VV-GVFG – RL Umleitung).

4.9.6.5 Kostenbeteiligung der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen (VU) bei Gemeinschaftsmaßnahmen mit Straßenbaulastträgern

Bei der gemeinsamen Durchführung von Arbeiten an Straßen und Ver- oder Entsorgungsleitungen, bei denen die Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen (VU) freiwillig eine Erneuerung ihrer Leitungen vorzogen, wurden die VU oftmals nicht an den Aufbruchs- und Wiederherstellungskosten des Straßenoberbaus beteiligt. Dies hat in der Vergangenheit vielfach zu Beanstandungen des Hessischen Rechnungshofes geführt und in diesem Bereich einen Regelungsbedarf aufgezeigt.

Zum einen enthalten die Gestattungs- oder Konzessionsverträge in der Regel keine Aussagen über die Kostentragung für Leitungsarbeiten, die auf freiwilliger Basis (auch gemeinsam mit dem Straßenbaulastträger) durchgeführt werden. Genauso wenig können sich die VU darauf berufen, dass es sich bei einer vorgezogenen Erneuerung ihrer Leitung um eine Folgemaßnahme des Straßenbaus handelt (Hess. VGH Beschluss vom 24.2.1998 AZ: 5 TG 3143/97 und OVG NRW Urteil vom 5.7.1990 Az.: 2 A 1691/88).

Wenn bei Verkehrsinfrastrukturfördermaßnahmen gleichzeitig Arbeiten an Ver- und Entsorgungsleitungen durchgeführt werden, ist ein Kostenbeitrag für die Ersparnis des Versorgungsunternehmens zu berücksichtigen und als nicht zuwendungsfähig abzusetzen, wenn die Maßnahme an den Ver- oder Entsorgungsleitungen keine Folgemaßnahme der Straßenbaumaßnahme im Sinne des Leitungsrechts sind und vertragliche Regelungen aus einem Gestattungs- oder Konzessionsvertrag dem nicht entgegenstehen.

Bei den Verkehrsinfrastrukturfördermaßnahmen ist diese Regelung auch auf alle Vorhaben anzuwenden, bei denen dem Zuwendungsempfänger bis zur Einführung der damaligen Allgemeinverfügung AV 15/08 am 23.6.2008 noch kein Urbescheid erteilt wurde. Liegt der Zeitpunkt vor dem Erlass der AV 15/08 im Juni 2008, erfolgt kein Abzug der Ersparnis, liegt er danach, wird der Abzug vorgenommen. Bei den Förderanträgen ist der abzusetzende Betrag von dem Antragsteller zu errechnen und im Förderantrag anzugeben.

Die Ermittlung des Kostenbeitrages erfolgt nach den Vorgaben des Handbuchs in Kapitel [2.2.7.8 Kostenbeteiligung der Träger von Ver- und Entsorgungsleitungen \(VU\) bei Arbeiten an ihren Anlagen im Rahmen von Straßenbau- bzw. Brückenbaumaßnahmen](#).

Weitere Hinweise sind auf der Homepage von Hessen Mobil unter der Startseite - "Favoriten für Sie" unter Verkehrsinfrastrukturförderung hinterlegt www.mobil.hessen.de.

Den Zuwendungsempfängern wird empfohlen, mit den Versorgungsunternehmen eine Vereinbarung abzuschließen.

4.9.6.6 Festsetzung der Zuwendungsfähigkeit von Kosten bei Vorsorgemaßnahmen - RL Vorsorgemaßnahmen -

Begriffsbestimmung

Vorsorgemaßnahmen sind einzelne Bauleistungen, die aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich im Zusammenhang mit einem anderen Bauvorhaben für ein später durchzuführendes Vorhaben erbracht werden, das grundsätzlich förderungsfähig ist.

Voraussetzungen für eine Förderung

Die Kosten der Vorsorgemaßnahme werden zuwendungsfähig, wenn

- vor Baubeginn ein Vorsorgebescheid ausgestellt und der vorzeitige Baubeginn für den bestimmten Maßnahmenteil als unbedenklich erklärt wurde,
- das Gesamtvorhaben durchgeführt und die Vorsorgemaßnahme für das Gesamtvorhaben verwendet wurde.

4.9.6.7 Festsetzung der Zuwendungsfähigkeit von Kosten für Umleitungsstrecken des Schienen- und Straßenverkehrs

Die notwendigen Kosten der Einrichtung von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung eines Vorhabens nach der VV-VIF erforderlich werden, sind zuwendungsfähig. Zur Einrichtung gehören auch die Wiederherstellung des früheren Zustandes sowie die Beseitigung wesentlicher, durch die Umleitung verursachter Schäden.

In der Regel sollen Umleitungsstrecken behelfsmäßig so hergestellt werden, wie es unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für die Aufnahme des Umleitungsverkehrs erforderlich ist. Werden dennoch bei der Einrichtung der Umleitungsstrecke Maßnahmen getroffen, die allein für die Umleitung nicht erforderlich wären, so sind die insoweit entstandenen Kosten nicht zuwendungsfähig.

Ist es wirtschaftlicher, anstelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einen Ersatzverkehr einzurichten, können die Kosten für die Beschaffung der erforderlichen Fahrzeuge zuwendungsfähig sein, wenn und soweit der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen durchgeführt werden kann.

Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten ist der Restwert der Fahrzeuge, den diese nach Beendigung des Ersatzverkehrs noch haben, zu berücksichtigen.

Wird der Ersatzverkehr mit Fremdfahrzeugen durchgeführt, werden 1/3 der entstandenen Kosten (Rechnungen der Fremdunternehmen) als zuwendungsfähige Kosten anerkannt.

Betrieberschwerniskosten im Schienenverkehr, die dem Träger des Vorhabens selbst oder dem Verkehrsträger durch die Umleitung entstehen, sind nicht zuwendungsfähig. Entschädigungen, die an einen Dritten für Betriebserschwernisse zu leisten sind, sind zuwendungsfähig.

Entsteht dem Baulastträger durch die Einrichtung der Umleitungsstrecke ein erheblicher bleibender Wert, so ist dieser bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten angemessen zu berücksichtigen. Das gilt nicht, wenn der für die Umleitung benutzte Verkehrsweg selbst nach den VV-GVFG förderfähig ist.

Werden nach Beendigung der Umleitung Stoffe zurück gewonnen (zum Beispiel Signalanlagen), so ist der Wert von den zuwendungsfähigen Kosten abzusetzen.

4.9.6.8 Beiträge Dritter

Nicht zuwendungsfähige Beiträge Dritter sind z. Bsp. Beiträge der Träger der Straßenbaulast zu den Kosten für die Erstellung des Hochbordes (Hochbordbeiträge) und für die Straßenentwässerung.

4.9.6.9 Anliegerbeiträge, Erschließungskosten

Wird der Um- und Ausbau von Straßen und Gehwegen, die sich in der Baulast von Gemeinden befinden, mit Landesmitteln gefördert, sind bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten Beiträge im vom Hundertsatz der übrigen zuwendungsfähigen Kosten zu unterstellen. Bei der Höhe der Pauschalierung wird zwischen Kommunen ohne und mit einer Satzung gem. § 11 Absatz 3 KAG unterschieden.

- Bei Kommunen ohne Satzung gem. § 11 Abs. 3 KAG werden die folgenden Pauschalen unterstellt:
 - wenn die Straßen überwiegend dem örtlichen Verkehr dienen (40%)
 - wenn die Straßen überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen (30%)

- wenn die Straßen überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen (20%)
- bei Gehwegen innerhalb der Ortsdurchfahrt von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (25%). Werden Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen ausgebaut, deren Fahrbahn in der Baulast der Kommune liegt, so sind für den Ausbau der Fahrbahn keine Anliegerbeiträge zu unterstellen, sondern nur für den Ausbau der Gehwege.
- Bei Kommunen mit einer Satzung gem. § 11, Abs. 3 KAG sind die in der Satzung enthaltenen Sätze zu unterstellen, zumindest aber die in Ziffer 1.2.1 genannten.

Das sind 25 %.

- Die Errechnung der Pauschalen ist vom Antragsteller vorzunehmen und die Eigenschaft der Straße nachzuweisen. Für die Richtigkeit garantiert der Antragsteller mit einer rechtsverbindlichen Erklärung. Die Eigenschaft der Straße ist von dem zuständigen Amt für Straßen- und Verkehrswesen zu bestätigen.

Erschließungsbeiträge gemäß § 127ff BauGB

- Der Bau und Ausbau von Straßen, die ausschließlich oder überwiegend Erschließungszwecken dienen, wird nicht gefördert. Besteht bei den förderfähigen Vorhaben jedoch die Möglichkeit, Erschließungsbeiträge gemäß § 127 ff. BauGB zu erheben, werden diese vom zuwendungsfähigen Aufwand abgesetzt. Der erschließungsfähige Kostenaufwand ist zu ermitteln und nachzuweisen. Von diesem Aufwand sind 90 % als nicht zuwendungsfähig abzusetzen. Abweichungen von diesem Prozentsatz sind besonders zu begründen.
- In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten werden Anliegerbeiträge nicht unterstellt (BauGB § 154 Abs. 1)

Die ermittelten und anerkannten Beiträge nach §11 KAG und § 154 BauGB sind der Abrechnung zugrunde zu legen.

Im ÖPNV gilt, dass alle Pflichtbeiträge Dritter die zuwendungsfähigen Kosten reduzieren. Im Gegensatz dazu sind freiwillige Leistungen förderunschädlich.

Im kommunalen Straßenbau gilt, dass alle Pflichtbeiträge und auch freiwillige Leistungen Dritter, zu denen Sie sich vertraglich selbst verpflichtet haben, die zuwendungsfähigen Kosten reduzieren.

4.9.6.10 Straßenbegleitgrün

Im Rahmen des Baues oder Ausbaues von Straßen in kommunaler Baulast sind die notwendigen Kosten für die erstmalige Begrünung und Bepflanzung mit standortgerechten Junggehölzen im Rahmen der Baukosten zuwendungsfähig. Bei Sträuchern ist von einer maximalen Wuchshöhe von 60 cm auszugehen. Bei Bäumen kann es sich um Einzelpflanzungen, Gruppenpflanzungen sowie ein- oder beidseitige Baumreihen (Alleen) handeln. Der Stammumfang sollte mindestens 16—18 cm (Knickgefah) betragen. Für die Anpflanzung von Bäumen kann ein Betrag pro Baum bis zu 650 € als zuwendungsfähig anerkannt werden (ohne Mehrwertsteuer). Dieser Pauschalbetrag umfasst neben den Beschaffungskosten für den Baum die Aufwendungen für Erdaushub, Anprallschutz, Bauschutz und Entwässerung.

Die im Rahmen der Förderung von kommunalen Straßenbauvorhaben anstehenden Bepflanzungs- und Pflegearbeiten sind spätestens 3 Monate nach Abschluss der Oberbauarbeiten auszuschreiben.

Die Ausschreibung ist wie folgt zu gliedern:

1. Pflanzenlieferung,
2. Pflanz- und Fertigstellungsarbeiten,
3. Entwicklungspflegearbeiten.

Nach der Zuschlagserteilung wird die Auftragssumme für die Leistungen a), b) und c) der Abrechnung zugrunde gelegt. Der Aufwand für die künftigen Entwicklungspflegearbeiten ist damit Bestandteil des Verwendungsnachweises.

Im ÖPNV gilt, dass alle Pflicht-Beiträge Dritter die zuwendungsfähigen Kosten reduzieren. Im Gegensatz dazu sind freiwillige Leistungen förderunschädlich.

Im KSB gilt, dass alle Pflicht-Beiträge und auch freiwillige Leistungen Dritter, zu denen sie sich vertraglich selbst verpflichtet haben, die zuwendungsfähigen Kosten reduzieren.

Zu den Pflichtbeiträgen gehören die Anliegerbeiträge.

4.9.6.11 Kostenanteile bei Kreuzungsmaßnahmen

Eisenbahnkreuzungen

Der kommunale Anteil (Kreisstraßen, Gemeindestraßen) an einer Kreuzungsmaßnahme nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz EKrG ist zuwendungsfähig.*

Bei einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach § 13 EKrG mit einer Gemeindestraße ist das kommunale Drittel der kreuzungsbedingten Kosten grundsätzlich zuwendungsfähig. Bei der Förderung sind die ggf. festgelegten Obergrenzen zu beachten. Bezüglich der Bagatellkosten sind die Gesamtkosten der Maßnahme maßgebend, nicht nur der kommunale Anteil (1/3).

Straßenkreuzungen

Der kommunale Anteil (Kreisstraßen, Gemeindestraßen) an einer Kreuzungsmaßnahme ist gemäß GVFG zuwendungsfähig. Die Kostenanteile bei dem Neubau und bei Änderungen von Straßenkreuzungen richten sich nach §29a Hessisches Straßengesetz HStrG bzw. nach §12 Fernstraßengesetz FStrG, sofern eine Bundesstraße beteiligt ist. Bei OD-Maßnahmen werden die gemäß Kreuzungsrecht auf einen beteiligten Ast anfallenden Kosten gemäß OD-Richtlinien geteilt.

Kreuzungen mit Wasserstraßen

Der kommunale Anteil (Kreisstraßen, Gemeindestraßen) an einer Kreuzungsmaßnahme ist gemäß GVFG zuwendungsfähig. Die Kostenanteile bei dem Neubau und bei Änderungen von Kreuzungen mit Gewässern richten sich nach §30 HStrG bzw. §12a FStrG, sofern eine Bundesstraße beteiligt ist.

Anmerkung:

* Handelt es sich um eine Kreuzung, an die eine Bundesfernstraße angebunden ist, so ist der Anteil des Zuwendungsempfängers des Schieneninfrastruktur-Unternehmens (z.B. DB AG, Hess. Landesbahn etc.) entsprechend den Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes zuwendungsfähig (vgl. auch EKrG-Richtlinie) als ÖPNV-Fördermaßnahme. Bei einer Eisenbahnkreuzung mit einer Landesstraße ist der Anteil des Schieneninfrastrukturunternehmens entsprechend den Regelungen des Hessischen Straßengesetzes ebenfalls als ÖPNV-Fördermaßnahme zuwendungsfähig.

4.9.6.12 Breitband-Grundversorgung

Das Land Hessen fördert die Breitbandversorgung ländlicher Räume im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes" (GAK). ~~mit einem Fördervolumen von rund 2,3 Mio. EUR für die Jahre 2008 bis 2013. Um die Breitband-Grundversorgung bis Ende 2011 zu sichern, stockt das Land Hessen die Fördermittel im Jahr 2010 um 700.000 EUR aus Landesmitteln auf. Sie Es stehen auch Landesmittel zur Verfügung, um auch Ortsteile mit Breitband zu versorgen, die außerhalb des GAK-Fördergebietes liegen.~~

~~In Ergänzung zu den bestehenden Möglichkeiten der Breitbandförderung und im Rahmen von GAK/GRW ist eine Unterstützung der Kommunen bei der Mitverlegung von Leerrohren jetzt zusätzlich möglich. Mit der Entscheidung der EU-Kommission Ende Dezember 2009 ist in Hessen ab 2010 die Mitverlegung von Leerrohren im Rahmen des Landesstraßenbauprogramms und der Verkehrsinfrastrukturförderung möglich. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, auch zukunftsweisend kabel- oder glasfaserbasierte Hochgeschwindigkeitsnetze auszubauen.~~

~~Da die Verfahrensabläufe wegen der Vielzahl der noch zu klärenden inhaltlichen Fragen noch nicht abschließend standardisiert worden sind, sollen sich interessierte Kommunen zunächst an ihre regionalen Beratungsstellen wenden:~~

- ~~• In Osthessen wird Herr Butler Andreas Gerhardt vom Zeitsprung e.V. die Fragen der Gemeinden beantworten.~~

~~Tel.: 0661/5800118; E-Mail: breitbandberater@zeitsprung.org~~

- ~~• Als Ansprechpartnerin in Nordhessen steht Ihnen Frau Schrader von Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH zur Verfügung.~~

~~Tel.: 06621/944-116, E-Mail: corinna.schraderzehender@wfg-hef.rof.de~~

~~Für die Mitverlegung von Leerrohren im Rahmen der Förderung der Verkehrsinfrastruktur können Zuwendungen gewährt werden, wenn bei~~

- ~~• der Nachweis der Unterversorgung, der Nachweis eines hinreichenden Bedarfs und der Nachweis~~

- ~~fehlender Ausbauabsichten der Breitbandanbieter vorliegt~~
- ~~die Durchführung eines offenen, transparenten und technisch neutralen Vergabeverfahrens erfolgt~~
- ~~die technischen Standards und sonstigen Vorgaben gemäß den o.g. Richtlinien eingehalten werden und~~
- ~~eine Absichtserklärung vorgelegt wird, der einen diskriminierungsfreien Zugang von potentiellen Betreibern vorsieht.~~
- ~~die Gebühren aus Nutzungsverträgen für Leerrohre nicht höher sind als die Abschreibung (sofern die Verträge vor der Bewilligung der Zuwendungen nicht abgeschlossen wurden, sind Absichtserklärungen vorzulegen).~~

Die Voraussetzungen für eine Förderung im Rahmen von Maßnahmen, die Zuwendungen aus GVFG-Entflechtungsmitteln erhalten, sind im Leitfaden des HMWVL "Leerrohre für Breitbandkabel" beschrieben. Der Baubeginn einer Maßnahme darf nicht vor Erhalt der Bewilligung der Zuwendungsmaßnahme liegen. Mit der Verlegung der Leerrohre darf somit ebenfalls erst nach der Bewilligung der Maßnahme begonnen werden.

Weitere Informationen und eine Liste der Kreiskoordinatoren enthält der Leitfaden "Leerrohre für Breitbandkabel" ~~und~~ [Kreiskoordinatoren.pdf](#) (Herausgeber Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, vgl. Anlage). ~~Der Leitfaden "Leerrohre für Breitbandkabel.pdf" und die Liste der hessischen Kreiskoordinatoren ist im Internet auf der homepage www.breitbandinhessen.de zu entnehmen.~~

Des Weiteren steht die Geschäftsstelle Breitband für alle Fragen rund um das Thema Breitband zur Verfügung. Kontakt: Tel.: 0611/95017-8472, E-Mail: wolfram.koch@hessen-agentur.de.

4.9.6.13 Kosten für den Rückbau von Bahnanlagen und von Bauzwischenzuständen im Rahmen von Bahnhofsmmodernisierungen

Zuwendungsfähig ist der Rückbau von Bahnanlagen zur Baufeldfreimachung im technisch erforderlichen Umfang (innerhalb der Bauflucht), soweit die Flächen für ein vom Land gefördertes Verkehrsinfrastrukturvorhaben (VIF-Vorhaben) benötigt werden.

Ersatzloser Rückbau außerhalb der Bauflucht des VIF-Vorhabens (z.B. ein Rückbau entbehrlicher Bahnanlagen, welcher der Herstellung des durchrationalisierten Zustands dient) ist grundsätzlich nicht zuwendungsfähig, weil er nicht durch das VIF-Vorhaben veranlasst ist. Jedoch kann dieser Rückbau bei Bahnhofsmaßnahmen als zuwendungsfähig anerkannt werden, wenn

- der funktionale und räumliche Bezug zu einem VIF-Vorhaben gegeben ist und
- es sich um Maßnahmen in einem Bereich von 5 m angrenzend an den Bereich des VIF-Vorhabens handelt; bei verbleibenden nur kleinen Restflächen (≤ 1 m), ist auch dieser Bereich zuwendungsfähig.

Die Förderung in einem Bereich von 5 m angrenzend an das VIF-Vorhaben nach allen Seiten bedeutet beispielsweise beim Rückbau entbehrlicher Bahnsteigbereiche, dass ein Rückbau von 5 m Bahnsteiglänge (längs der Fahrtrichtung) bzw. ein Rückbau von 5 m Bahnsteigbreite (quer zur Fahrtrichtung) zuwendungsfähig ist. Beispiele zeigen die im Anhang aufgeführten Systemskizzen.

In begründeten Fällen können Rückbaumaßnahmen mit funktionalem und räumlichem Bezug zu einem VIF-Vorhaben vollständig gefördert werden, z.B. wenn

- der Rückbau als Auflage der zuständigen Genehmigungsbehörde im Zuge der Plangenehmigung bzw. Planfeststellung (z.B. zur Verringerung von Gefährdungen) explizit formuliert ist oder
- der Rückbau als naturschutzrechtliche Auflage zur Entsiegelung (z.B. bei Verbreiterung von Bahnsteigen) gemäß dem Prinzip "Ausgleichsmaßnahmen vor Ersatzmaßnahmen" gefordert wird.

Die Förderung im 5 m- Bereich ist möglich für alle Rückbauarten (z.B. Bahnsteig, Einbauten, Dach) im Zusammenhang mit dem VIF-Vorhaben.

Wenn die Begründung der zurückgebauten Bahnanlagen (Bahnsteige etc.) beabsichtigt ist, kann diese im 5 m-Bereich analog zum Straßenbegleitgrün an Straßenbauten gefördert werden. Voraussetzung für die Förderung ist, dass eine Gesamtkonzeption bzw. städtebauliche Konzeption vorliegt, welche die Aufwertung des Bahnhofs belegt.

Ob und in welchem Umfang Rückbaukosten zuwendungsfähig sind, entscheidet Hessen mobil im Einzelfall.

Falls Rückbaumaßnahmen an Bahnanlagen gemäß obigen Ausführungen zuwendungsfähig wären, ist zu prüfen, ob die Errichtung dieser Bahnanlagen mit Landesmitteln gefördert wurde. Ist dies der Fall, kommt eine

Rückbauförderung nur in Frage, wenn die Zweckbindungsfrist bereits abgelaufen ist.

Für die Förderfähigkeit der Kosten von Bauzwischenzuständen gilt:

Ein Bauzwischenzustand zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs ist nur zuwendungsfähig, wenn

- der funktionale und räumliche Bezug zu einem VIF-Vorhaben gegeben ist und
- der Bauzwischenzustand durch das VIF-Vorhaben veranlasst ist und
- er nicht durch andere kostengünstigere Maßnahmen ersetzt werden kann.

Ob und in welchem Umfang Kosten für Bauzwischenzustände zuwendungsfähig sind, entscheidet Hessen mobil im Einzelfall.

Quelle: Erlass des HMWVL (Az. VI 2-E – 66 i 06-09-02) vom 16.01.2012

Anhang: Beispiele zur Förderfähigkeit von Rückbaukosten

4.9.6.15 Erwerb, Ausbau, Umgestaltung und Erneuerung von Bahnhöfen

Allgemeines

Förderfähig sind Investitionen zur Aufwertung und Funktionsverbesserung, die zum Beispiel zur Verknüpfung und Erreichbarkeit, der objektiven und subjektiven Sicherheit, der Orientierung, der Aufenthaltssituation und / oder der Serviceinfrastruktur.

Um eine einheitliche Handhabung bei der Beratung, Prüfung und Abwicklung von Förderanträgen zu gewährleisten, sind die nachstehenden Handlungshinweise anzuwenden.

Erwerb des Bahnhofsgebäudes

Der Forderung nach einer verbesserten Förderung attraktivitätssteigernder Investitionen beim Kauf von mittleren und kleinen Bahnhöfen wird entsprochen, indem mit der AV 7/98 die positive Wirkung beplanter und für die private oder teilprivate Nutzung vorgesehener Bahnhofsflächen in die Bewertung zur Ermittlung des ÖPNV-Faktors einbezogen wurde. Die vom Fernverkehr bedienten Hauptbahnhöfe der Städte Darmstadt, Frankfurt, Fulda, Gießen, Hanau, Kassel, Marburg und Wiesbaden sowie die Bahnhöfe Frankfurt - Flughafen und Kassel - Wilhelmshöhe sind hiervon ausgenommen.

Bewertung der ÖPNV-Bezogenheit

Der ÖPNV-Anteil für den Kaufpreis wird ermittelt aus der künftigen Nutzung des Bahnhofsgebäudes in Verbindung mit dem entsprechend Punkt 7 ermittelten ÖPNV-Faktor. Bei der künftigen Nutzung werden (für den Kauf des Gebäudes) die Flächen gemäß folgender Tabelle anteilig als ÖPNV-relevant anerkannt. Dach- und Kellerräume bleiben in der Regel unberücksichtigt, wenn eine anteilige ÖPNV-Nutzung (z.B. Heizungs- und Lagerräume) für die Dauer der Zweckbindung nicht zweifelsfrei nachgewiesen bzw. gesichert wird.

Die Bewertung der ÖPNV-Bezogenheit erfolgt nach einer 25%-Abstufung, bei der 0% für keinen ÖPNV-Vorteil und 100% für die ausschließlich ÖPNV-bezogene Nutzung stehen. In begründeten Fällen ist unter Berücksichtigung von Lagegunst und Verwertbarkeit der Immobilie eine abweichende Einstufung möglich.

Tabelle Bewertung der ÖPNV-Bezogenheit beim Bahnhofskauf

Nutzung	Anrechnung für den Kauf %
Keine ÖPNV-Nutzung oder Belegung des Bahnhofs erkennbar (Lager, Büros ohne nennenswerten Publikumsverkehr usw.)	0
Kein unmittelbarer ÖPNV-Bezug, aber Belegung des Gebäudes, verbesserte soziale Kontrolle (Wohnung, Büro mit Publikumsverkehr usw.)	25
Teilweiser ÖPNV-Bezug mit deutlich belebender Wirkung und sozialer Kontrolle (Läden und Dienstleistungen (z.B. DB ServiceStore), Hotel, Kino, Fitnessstudio usw.)	50
Überwiegend ÖPNV-Bezug mit langen Öffnungszeiten des Gebäudes (Büros mit ÖPNV-Angebot wie Bürgerbüro und Tourist-, Kur- und Taxi-Zentrale, DB ServiceStore, Fahrradverleih mit Reparatur	75

und Bewachung, Gaststätte, Geschäfte)	
Reine ÖPNV-Nutzung, Mindest-Service (Mobilitätszentrum, DB ServiceStore, Wartehalle oder -raum, Toiletten, Durchgang zum Bahnsteig usw.)	100

Beim Verkauf des Bahnhofsgebäudes von der DB AG an eine Kommune oder einen Bauträger zum Zwecke der Verbesserung des ÖPNV sind beim erstmaligen Besitzerwechsel die ÖPNV-anteiligen Gestehungskosten auf Antrag förderfähig. Die Wertermittlung des zuständigen Gutachterausschusses oder eines öffentlich bestellten und örtlich vereidigten Sachverständigen stellt für Gebäude und Grundstück die Obergrenze des förderfähigen Kaufpreises dar. Entsprechend den VV-GVFG ist der Kauf von Bahnhofsgebäuden vor der Bescheiderteilung dann nicht förderschädlich, wenn er zweifelsfrei in Hinblick auf die spätere ÖPNV-Nutzung geschah.

Einschränkungen und Auflagen

Voraussetzung für die Zuwendungsfähigkeit des Bahnhofskaufs ist, dass mit dem Erwerb der Förderzweck der Verbesserung der Situation für den ÖPNV-Kunden im Bahnhof erreicht wird. Ein Verkauf zwischen voneinander abhängigen Gesellschaften dient nicht in erster Linie dem Förderzweck und ist daher nicht förderfähig.

Vom Antragsteller ist spätestens bei der Antragsvorlage ein in sich schlüssiges und wirtschaftlich tragfähiges Nutzungskonzept für das gesamte Bahnhofsgebäude vorzulegen.

Die geförderten Anlagen müssen entsprechend der üblichen Zweckbindungsfrist von mindestens 15 Jahren für den ÖPNV genutzt werden. Wesentliche Änderungen oder ein Verkauf des Gebäudes und der Anlagen sind genehmigungspflichtig. Die Zweckbindungsdauer gilt nicht für das Nutzungskonzept, das der Ermittlung des ÖPNV-Anrechnungsfaktors für den Kauf des Bahnhofsgebäudes zugrunde liegt. Abweichungen von diesem Nutzungskonzept sind der Bewilligungsbehörde bis 5 Jahre nach Vorlage des Schlussverwendungsnachweises anzuzeigen. Bei wesentlichen Änderungen des ÖPNV-Anteils können die Zuwendungen ganz oder teilweise zurückgefordert werden. Entsprechende Auflagen werden in den Bewilligungsbescheid aufgenommen.

Bei privaten Zuwendungsempfängern ist eine grundbuchmäßige Absicherung der Zuwendungen erforderlich.

Grundinstandsetzung des Bahnhofsgebäudes

Nach dem Kauf ist - in vorheriger Abstimmung mit der Fachbehörde - eine Grundinstandsetzung der Gebäudehülle (Fundamente, Außenmauern, Fassade, Fenster, Dach) nur bei einer künftigen ÖPNV-Teil- / Nutzung entsprechend Tabelle 1 im technisch erforderlichen und wirtschaftlich vertretbaren Umfang zuwendungsfähig. Das bedeutet, dass bei deutlich höheren Kosten für die Grundinstandsetzung als für die eigentliche Investition zur Verbesserung der Infrastruktur das Vorhaben von der Förderung auszuschließen oder nur anteilig zu fördern ist.

Gleichwohl kann unter dem Aspekt der Attraktivitätssteigerung und der positiven Wirkung für den ÖPNV-Kunden die Verbesserung des äußeren Erscheinungsbildes und die gleichzeitige Substanzsicherung des Bahnhofs (Fassade einschl. Fenster, Außentüren, Dach) zu 100% förderfähig werden, sofern ein Vorteil für den ÖPNV erkennbar ist und die Arbeiten in einem technisch erforderlichen und wirtschaftlich vertretbaren Umfang ausgeführt werden.

Ausbau und Umgestaltung des Bahnhofsgebäudes

Förderfähige Bereiche:

Zusätzlich zum Kauf sind beim Um- oder Ausbau von Bahnhofsgebäuden die Arbeiten, Materialien und Einrichtungen zuwendungsfähig, die bei einer wirtschaftlichen Planung für eine ÖPNV-relevante Nutzung der Räumlichkeiten benötigt werden. Werden die Räumlichkeiten oder Einrichtungen auch für andere Zwecke (Fernverkehr, privatwirtschaftliche Nutzung o. ä.) verwendet, so ist die Zuwendungsfähigkeit nur für den Anteil der ÖPNV-Nutzung festzustellen.

Gefördert werden unter anderem

- Mobilitätszentralen, Einrichtungen zur Kundenberatung und zum Fahrkartenverkauf
- Warteräume und Räume, die den Fahrgästen als Durchgang zwischen dem Haupteingang und dem Bahnsteig dienen, ausgestattet mit dem erforderlichen Inventar (Sitzgelegenheiten, Beleuchtung). Sind keine Wartehallen oder andere Unterstellmöglichkeiten auf den Bahnsteigen vorhanden, werden Wartebereiche innerhalb des Gebäudes gefördert. Die soziale Kontrolle sollte gewährleistet werden.
- Darüber hinaus können anteilig - wie in Mobilitätszentralen auch - Büroeinrichtungen und PC-Ausstattung incl. Installation für die ÖPNV-Beratung gefördert werden.
- Toiletten sind nur förderfähig in Verbindung mit Wartebereichen, Fahrkartenverkauf usw., wenn sie den ÖPNV-Kunden zugänglich und nicht ausschließlich den Gästen von im Gebäude befindlichen Gaststätten, Bistros oder anderer privater Einrichtungen vorbehalten sind. Der ausschließliche Einbau oder die Renovierung von Toiletten in Bahnhöfen ist kein Fördertatbestand.

- Dem Fahrkartenverkauf und der Kundeninformation angegliederte Büroflächen und ihre Ausstattung können im unbedingt erforderlichen Umfang ebenfalls über den ÖPNV-Anteil als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Die gleichzeitige Förderung von Anlagen zum Fahrkartenverkauf und zur Fahrplanauskunft der DB AG und der Verkehrsverbände oder Lokalen Nahverkehrsgesellschaft innerhalb einer Station ist ausgeschlossen.

Förderfähiger Kostenrahmen

Als unverbindlicher Richtwert können bei kleineren und mittleren Bahnhofsgebäuden für die Umbau- und Ausbaukosten 175 bis 250 €/m³ umbauter Raum angesetzt werden. Im Interesse eines wirtschaftlich vertretbaren Einsatzes der Fördermittel sollte jedoch eine Einzelprüfung erfolgen.

Bahnsteige und Bahnsteigzugänge

Auf den Bahnsteigen sind Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Warteeinrichtungen, mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten, Beleuchtung sowie Informations-, Wegeleit- und Überwachungseinrichtungen) aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes (Plus-X) förderfähig.

Zur angemessenen Berücksichtigung der Belange Behinderter können die Kosten für Aufzugsanlagen oder behindertengerechte Rampen zuwendungsfähig sein.

Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit, der subjektiven Sicherheit (z.B. Einbringung von Tageslicht, Beseitigung unübersichtlicher Bereiche, Fahrrad- und Kinderwagenschieberampen, Beleuchtung, helle Anstriche, Anti-Graffiti-Beschichtung usw.) und des Witterungsschutzes z. B. auch über Treppen oder Rampen sind zuwendungsfähig. Für einen Neuanstrich incl. Anti-Graffiti-Beschichtung kann ein Richtwert von 20 bis 25 €/m² angesetzt werden. Im Interesse eines wirtschaftlich vertretbaren Einsatzes der Fördermittel ist jedoch auch hier eine Einzelprüfung erforderlich.

Es gelten die festgelegten Förderobergrenzen.

Bahnhofsumfeld

Die angestrebte Verlagerung von Verkehrsanteilen auf den ÖPNV erfordert auch eine bessere Verknüpfung der Verkehrssysteme durch geeignete bauliche Maßnahmen, die ein schnelles und sicheres (Tür-zu-Tür-) Umsteigen auf befestigten und witterungsgeschützten Wegen ermöglichen. Somit kann auch die Verbindung überdachter Wartebereiche von Zentralen Omnibusbahnhöfen und Bahnsteigdächern zuwendungsfähig sein.

Im Bahnhofsumfeld sind besonders Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der Anlagen des ÖPNV in die Förderung einzubeziehen. Wegeleitsysteme sollen ankommenden und abfahrenden Fahrgästen zur besseren Orientierung dienen, auf nahegelegene Bushaltestellen, P+R- oder B+R-Anlagen oder Taxenstände hinweisen oder eine bessere Orientierung im Bahnhofsbereich selbst ermöglichen.

DB ServiceStores

DB ServiceStores stellen aus förderrechtlicher und -technischer Sicht insofern eine Sonderform dar, als es sich um überwiegend kommerziell genutzte Flächen handelt, denen Dienstleistungsbereiche angegliedert sind. Ziel seitens der DB AG ist die Erhöhung der Verweilqualität an ihren Stationen und Bahnhöfen durch die Ansiedlung und Verknüpfung von Handel, Verkehr und DB-Dienstleistungen. Dieser Vertriebstyp im Rahmen des Convenience-Konzepts der DB AG verfügt über ein breites Sortiment an Waren des täglichen Bedarfs, das Dienstleistungsangebot variiert je nach Standort (z.B. Reinigungsannahmen, Postagenturen, Veranstaltungs- oder Tourist-Info).

Förderfähige Bereiche im DB ServiceStore

Grundlage für die anteilige Förderung von DB ServiceStores sind die Serviceangebote Beratung und Fahrscheinverkauf für den ÖPNV-Fahrgast. Die Serviceleistungen müssen mit den Betriebsstunden der Verkehrsmittel abgestimmt sein und unentgeltlich erfolgen.

Sollen Verkaufstresen und weiteres Mobiliar gefördert werden, so müssen sie auch dem Fahrkartenverkauf und einer qualifizierten Fahrplanauskunft dienen können. Diese Dienstleistung muss über die gesamte Betriebszeit gewährleistet sein. Der Nutzen ist für die Fahrgäste durch vertragliche Vereinbarungen über die Dauer der Zweckbindung zu sichern.

Beim Ausbau der DB ServiceStores sind die Arbeiten, Materialien und Einrichtungen zuwendungsfähig, die bei wirtschaftlicher Planung für die ÖPNV-relevante Nutzung bzw. Teilnutzung der Räumlichkeiten benötigt werden. Gefördert werden deshalb nur Räume oder Teile von Räumen, die eindeutig als Verkehrsfläche dem Fahrgast für Aufenthalt, Information, Beratung und Fahrkartenkauf dienen. Durchgangsf lächen zwischen Straßenseite und Bahnsteig entfallen hier in der Regel auf Grund der Konzeption, können aber in begründeten Fällen zuwendungsfähig sein. Dem Fahrkartenverkauf und der Kundeninformation angegliederte Büroflächen und ihre Ausstattung können ebenfalls über den ÖPNV-Anteil als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Ermittlung des Nahverkehrsanteils (ÖPNV-Faktor)

Für mittlere und große Bahnhöfe lässt sich für die Verkehrsflächen der förderfähige Nahverkehrsanteil in der Regel

über den werktäglichen Anteil der ÖPNV-Zughalte an den Gesamtzughalten oder über die Zahl der ÖPNV-Reisenden an der Gesamtreisendenzahl ermitteln.

Kleine Bahnhöfe und Bahnhöfe an Nebenstrecken dienen überwiegend dem ÖPNV, so dass der Fernverkehrsanteil in der Regel vernachlässigbar ist und ein Abschlag nicht gesondert ermittelt werden muss.

4.9.6.16 Qualitätssicherung an Lichtsignalanlagen

Maßnahmen an LSA in alleiniger Baulast der Kommunen und / oder Kreise.

Förderfähig sind LSA an Straßen in der Baulast der Kommunen oder Kreise im Verlauf von strategisch bedeutsamen Routen innerhalb des örtlichen oder überörtlichen Straßennetzes (z.B. BAB-Umleitungsstrecken, Ortsdurchfahrten von Bundes- oder Landesstraßen).

Der zuständige Standort von Hessen Mobil ist zu beteiligen.

In allen Förderanträgen ist detailliert je LSA darzustellen:

- die Mängel bei Verkehrsfluss/-ablauf und Verkehrssicherheit,
- wie die Mängel beseitigt werden und welche Verbesserungen des Verkehrsablaufs bzw. der Verkehrssicherheit erreicht werden,
- Gründe, warum eine Anpassung der bestehenden LSA-Steuerung nicht ausreicht.

Es ist nachzuweisen, dass die geplanten Maßnahmen für keine Verkehrsteilnehmer (Kfz, Fußgänger, Radfahrer, ggf. Busse / Bahnen) relevante Verschlechterungen zur Folge haben. Bisher bestehende Mängel bei der Verkehrssicherheit können u.a. durch die Unfallstatistik nachgewiesen werden; Mängel beim Verkehrsablauf sind im Regelfall durch Messungen bzw. Beobachtungen in der Hauptverkehrszeit zu erfassen.

Besondere Hinweise:

- Eine isolierte Umrüstung auf LED-Signalgeber ist nicht zuwendungsfähig.
- Ein Steuergerätetausch ist nur förderfähig, wenn eine Aufrüstung nicht möglich ist.
- LSA, die in eine Steuerung mehrerer Anlagen integriert sind, müssen dem OCIT-Standard genügen.
- Ein Wertausgleich in Abhängigkeit vom nachgewiesenen Alter der jeweiligen LSA ist bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten zu berücksichtigen.

Zusammengehörende Maßnahmen an verschiedenen LSA können in einer Fördermaßnahme zusammengefasst werden, um die Bagatellgrenzen zu erreichen (50.000 € bei Gemeinschaftsmaßnahmen, bzw. 100.000 € bei Maßnahmen in alleiniger Baulast der Kommunen).

Maßnahmen in Zuständigkeit von Hessen Mobil

Nutzen, Erläuterung und Dringlichkeit des Vorhabens sind analog den vorgenannten Kriterien darzulegen, die für Kommunen und Kreise gelten.

4.9.7 Fördergrenzen für die Antragsprüfung

4.9.7.1 Fördersatz und Bagatellgrenzen

Gefördert wird im Wege der Anteilsfinanzierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Im ÖPNV beträgt die Obergrenze der Fördersätze bei GVFG-Kompensationsmitteln derzeit im Regelfall 70 %. Als Komplementärfinanzierung können im ÖPNV Fördersätze nach FAG gewährt werden.*

Im kommunalen Straßenbau wird der jeweilige Fördersatz im Einvernehmen mit dem Hess. Ministerium der Finanzen und dem Hess. Ministerium des Innern und für Sport jährlich festgelegt (IMA-Abstimmung) und richtet sich nach der Finanzkraft der Kommunen .

Bei Bauvorhaben nach dem GVFG-Bundesprogramm werden bis zum Jahr 2019 Zuwendungen bis zu 60% der zuwendungsfähigen Kosten vom Bund gewährt. Die Komplementärfinanzierung aus dem Landesprogramm wird im Einzelfall festgelegt.

Bei ÖPNV-Vorhaben der Hessischen Landesbahn wurden bisher nur in Ausnahmefällen (Einzelfallentscheidung) FAG-Zuwendungen als Komplementärförderung gewährt. In Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) sowie dem Hessischen Ministerium der Finanzen (HMdF) und dem Hessischen Ministerium des Innern und für Sport (HMdI) wurde festgelegt, dass für alle investiven Vorhaben der Hessischen Landesbahn, die Zuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz erhalten, zusätzlich (komplementär) FAG-Zuwendungen gewährt werden in Anlehnung an die Förderpraxis bei Vorhaben der Deutschen Bahn AG.

Die Bagatellgrenzen zur Förderung von Verkehrsinfrastrukturprojekten werden wie folgt (bezogen auf zuwendungsfähige Kosten) festgelegt:

Entflechtungsgesetz (GVFG-Komp.): 100.000 €,
bei Gemeinschaftsmaßnahmen, Radwegen
und Maßnahmen gemäß Kap. 4.9.5.15: 50.000 €.

Hinsichtlich der Bagatellgrenzen bei zulässigen Erhöhungsanträgen wird auf Kapitel [4.9.8.4 Bescheidänderungen](#) * verwiesen.

Anmerkungen:

* derzeit zwischen 5% und 15% Komplementärmittel aus FAG; sowie ggf. erhöhte Landeszuweisungen in Gebieten mit überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit, wobei jedoch die maximale Förderhöhe 90% nicht überschreiten darf.

4.9.7.2 Umsatzsteuer

Aus Gründen der Gleichbehandlung von vorsteuerabzugsberechtigten und nicht vorsteuerabzugsberechtigten Zuwendungsempfängern ist bei Förderanträgen folgendes Verfahren einzuhalten:

- Alle Förderanträge sind auf Nettokosten-Basis aufzubauen. Die jeweils gültige Mehrwertsteuer ist gesondert aufzuführen.
- Nicht vorsteuerabzugsberechtigte Antragsteller erhalten auf die zuwendungsfähigen Baukosten zusätzlich die anteilige Mehrwertsteuer als zuwendungsfähige Aufwendung anerkannt.
- Bei vorsteuerabzugsberechtigten Antragstellern ist die Mehrwertsteuer nicht zuwendungsfähig.

Umsatzsteuer bei gemeinschaftlicher Antragstellung durch Gebietskörperschaften und Unternehmen

Nachfolgende Regelung gilt für Maßnahmen, die z.B. von Städten und städtischen Verkehrsunternehmen gemeinsam geplant werden und für die ein gemeinsamer Antrag gestellt werden soll.

Um hierbei eine umsatzsteuerrechtlich korrekte Abwicklung zu gewährleisten, ist von jedem Beteiligten ein eigener Teilantrag zu fertigen. Die jeweiligen zuwendungsfähigen Kosten sind gemäß der Vorsteuerabzugsberechtigung auf Brutto- bzw. Nettobasis zu ermitteln. Die Teilanträge sind dann von einem Beteiligten als federführendem "Hauptantragsteller" in einen Gesamtantrag zusammenzufassen und zur Prüfung und Bewilligung vorzulegen. Die Zuwendungsmittel werden dem Hauptantragsteller bewilligt und ausgezahlt. Die Verteilung der Zuwendungen auf die Beteiligten obliegt ihm.

Der Verwendungsnachweis ist anhand und auf Basis der geprüften Teilanträge zu führen und in einen Gesamtverwendungsnachweis zusammenzufassen.

Der Hauptantragsteller ist für das Vorhaben sowohl in rechtlicher Hinsicht als auch für die Einhaltung der Bewilligungsbedingungen, Rückforderungen, Zinszahlungen etc. verantwortlich.

4.9.7.3 Pauschalen und Förderobergrenzen Kommunaler Straßenbau

Förderobergrenzen Pflasterung

Für die Pflasterung und Bettung von Geh- und Radwegen beträgt die Förderobergrenze 40 € netto pro m². Bei Straßen mit Mischflächen liegt diese Obergrenze bei 75 € netto pro m².

Eingefärbtes Pflaster kann nur dort als zuwendungsfähig anerkannt werden, wo es einem gesicherten Verkehrsablauf oder der Verkehrsführung dient, wie z. B. im Bereich von Busbahnhöfen, auf Bahnhofsvorplätzen, P+R-Anlagen oder Gehwegen in städtebaulich sensiblen Altstadtbereichen. Wird eingefärbtes Pflaster als Mittel der Stadtgestaltung eingesetzt, werden die Nettokosten der Pflasterarbeiten grundsätzlich um bis zu 3 €/m² gekürzt.

Förderobergrenzen Kanalkosten bei Mischwasserkanälen

Regenwasserkanäle (die ausschließlich der Entwässerung der Straße dienen), sind abzüglich der Anliegerbeiträge voll zuwendungsfähig.

Bei Mischwasserkanälen sind zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Im Zuge des Ausbaus einer verkehrswichtigen innerörtlichen Straße (kommunale Straße, keine Bundes-, Landes- oder Kreisstraße) beträgt die Förderobergrenze für den Mischwasserkanal bis zu 130 € pro Meter zu entwässernder Straßenausbaulänge zuzüglich 26 €/m für erhöhte Anforderungen insbesondere im Bereich des Umweltschutzes (Beträge brutto). Alle anderen Entwässerungseinrichtungen (Rinnen, Straßenabläufe, Zuläufe zum Mischwasserkanal) sind voll zuwendungsfähig, weil und sofern sie ausschließlich der Entwässerung der Straße dienen.
2. Bei Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen kann der Kreis in Anlehnung an die Ortsdurchfahrtrichtlinie (ODR) einen Kanalkostenbeitrag an die Kommune leisten. Dies geschieht regelmäßig bei Bau oder Erneuerung der Mischwasserkanalisation und ist zunächst unabhängig von einem Straßenausbau. Wird die betreffende Straße im Rahmen einer Fördermaßnahme ausgebaut, so sind die Kanalkostenbeiträge als Kosten des Kreises zuwendungsfähig, auch wenn sie in einem Zeitraum von höchstens 5 Jahren vor dem Beginn der Zuwendungsmaßnahme geleistet wurden. Die Förderobergrenze beträgt in diesem Fall 130 € pro Meter zuzüglich 26 €/m für erhöhte Anforderungen insbesondere im Bereich des Umweltschutzes. Hinzu kommen 410 € pro zusätzlichem Straßenablauf (jeweils brutto). Werden Kanäle bzw. Straßenabläufe erst im Rahmen der Fördermaßnahme eingerichtet, sind die Straßenabläufe voll zuwendungsfähig.

Anliegerbeiträge sind zu berücksichtigen.

Die unter a) und b) genannten Beträge gelten seit 23.10.2008. Davor galten 150 €/m Straßenlänge bzw. 400 € pro zusätzlichem Straßenlauf.

Schmutzwasserkanäle (zur Entwässerung der Anliegergrundstücke o.Ä.) sind nicht zuwendungsfähig.

Förderobergrenzen Beleuchtungsanlagen und Straßenbegleitgrün

Straßenbeleuchtung ist in der Regel nicht zuwendungsfähig. Beleuchtungsanlagen können nur dann bezuschusst werden, wenn sie aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind oder nach Landesgesetzen zur Verkehrsanlage gehören.

Dies gilt auch für notwendige Veränderungen der vorhandenen Straßenbeleuchtung, wenn eine Folgepflicht Dritter nicht besteht. Für das Versetzen oder Erneuern einer (vorhandenen) Laterne gilt eine Kostenobergrenze (einschließlich Kabelverlegung und Nebenarbeiten) von 1.000 € netto (vgl. Ziff. 5.4.2 VV-GVFG i.V. m. Anl. 11 zu den VV-GVFG). Es ist kein Wertausgleich anzusetzen.

Für die Anpflanzung von Bäumen im Rahmen einer Maßnahme des kommunalen Straßenbaus oder des ÖPNV können bis zu 650 €/Baum (netto, einschließlich Erdaushub, Anprallschutz, Baumschutz und Entwässerung) als zuwendungsfähig anerkannt werden (vgl. Anl. 20 zu den VV-GVFG).

Entwicklungspflegearbeiten für Begleitgrün erstrecken sich regelmäßig über mehrere Vegetationsperioden. Damit die entsprechenden Kosten in den Verwendungsnachweis einfließen können, werden Entwicklungspflegearbeiten als Pauschale für die folgenden 3 Jahre auf der Grundlage der Ausschreibung als zuwendungsfähig anerkannt.

Pauschalierung der Vermessungskosten

Vermessungsarbeiten werden pauschal abgerechnet: Derzeit gelten im kommunalen Straßenbau die folgenden Pauschalwerte (netto):

Tabelle Pauschalen für Vermessungskosten

Art	Pauschaler Kostenansatz
Zusammenhängende Vermessung und Eigentums-Übertragung	1.350 €/ volle oder

einer Straßenseite in der Ortslage	angefangene 50 m
Zusammenhängende Vermessung und Eigentums-Übertragung einer Straßenseite in freier Stecke	1.050 €/ volle oder angefangene 50 m
Zusammenhängende Vermessung und Eigentums-Übertragung beider Straßenseiten in der Ortslage	2.050 €/ volle oder angefangene 50 m
Zusammenhängende Vermessung und Eigentums-Übertragung beider Straßenseiten auf freier Strecke	1.550 €/ volle oder angefangene 50 m

Mit diesen Beträgen sind alle zuwendungsfähigen Kosten für die eigentumsrechtliche Regelung des Grunderwerbs abgegolten.

Kosten für die Straßeninformationsbank

Für die anfallenden Kosten im Rahmen einer Fördermaßnahme werden für die Datenaufnahme in die Straßeninformationsbank (SIB) pauschal bis zu 1.000 €/km bei einbahnigen und bis zu 1.300 €/km bei zweibahnigen Straßen als zuwendungsfähige Kosten anerkannt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Kosten ursächlich durch die Fördermaßnahme anfallen. Zu beachten ist, dass sich die Pauschale auf die Kilometer der SIB-Datenaufnahme bezieht – inklusive der Änderungen des Straßennetzes im direkten Umfeld der Baumaßnahme – und nicht allein auf die Baulänge (Baukilometer) der Fördermaßnahme. Mit diesem Betrag sind alle zuwendungsfähigen Kosten für die Aktualisierung des Primärdatenbestandes an klassifizierten Straßen abgegolten.

Obergrenzen für den Grunderwerb

Grunderwerb ist bis zu der in der Bodenrichtwertkarte genannten Höhe zuwendungsfähig. Weitere einschränkende Obergrenzen sind der Tabelle Förderobergrenzen in diesem Kapitel zu entnehmen.

Die Tabelle enthält eine Aktualisierung und Überarbeitung der textlichen Festlegungen und Erläuterungen sowie eine neue Förderobergrenze für Fahrradparkhäuser. Die übrigen Regelungen bleiben hiervon unberührt und weiterhin gültig.

Richtlinie für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit dem Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2008 die Neufassung der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesfernstraßen bekannt gegeben. Das Land Hessen hat diese Richtlinien auch für Landesstraßen eingeführt. Die Anwendung auf Kreisstraßen wird empfohlen.

Künftig kommt ein gemeinsamer Geh- und Radweg bei Ortsdurchfahrten nur in Betracht, wenn mit der Gemeinde eine Vereinbarung zur hälftigen Kostenteilung bei Bau und Unterhaltung des Sonderwegs getroffen wird.

Weitergehende Angaben sind dem Kapitel Querschnittsaufgaben, Rechtsangelegenheiten, (5.3) zu entnehmen.

4.9.7.4 Pauschalen und Förderobergrenzen ÖPNV

Die Förderobergrenzen in der nachfolgenden Tabelle sind nach Maßnahmenarten aufgelistet und stellen Netto-Baukosten dar. Abweichungen von den festgelegten Obergrenzen sind nur in besonders begründeten Einzelfällen möglich und bedürfen der Zustimmung von Hessen Mobil.

Die Anträge sind entsprechend der Förderobergrenze abzurechnen.

Fördergrenzen Beleuchtung ÖPNV

In der ÖPNV-Förderung ist die notwendige Beleuchtung von Bahnanlagen, ZOB, Haltestellen, P+R- und B+R-Anlagen zuwendungsfähig (vgl. Ziff. 5.1.2 VV-GVFG).

Tabelle Förderobergrenzen

Maßnahmenart	Zuwendungsfähige Förderobergrenze (€) (Netto-Baukosten)	Weitere Festlegungen und Erläuterungen
--------------	--	--

1	Fahrgastwarteallen ausgenommen an Eisenbahnen	1.000 €/m ²	Bei mehr als 10 m ² Grundfläche Bedarfsnachweis erforderlich. Zuwendungsfähig bis 1,5 m ² pro Fahrgast. Fahrgastwarteallen/-inseln mit einer Grundfläche unter 5m ² sind nur in begründeten Ausnahmefällen förderfähig.
2	Fahrgastwarteinseln (ohne Dach) an Eisenbahnen (auf Bahnsteigen mit vorhandener Überdachung)		
3	Fahrgastwarteallen o.ä. an Eisenbahnen (auf Bahnsteigen ohne vorhandene Überdachung)	1.400 €/m ²	
4	Großflächige Überdachungen	1.000 €/m ²	Über ZOBs und Bahnsteigen Bedarfsnachweis erforderlich. Zuwendungsfähig bis 1,5 m ² pro Fahrgast.
5	P+R-/ P+M- Anlagen (ebenerdig), einschl. K+R- und Behindertenstellplätze, Zu-/ Abfahrt und Nebenanlagen	4.000 €/Stellplatz	im Regelfall
		5.000 €/Stellplatz	in begründeten Ausnahmefällen
6	P+R-/P+M- Parkhäuser, einschl. K+R und Behindertenstellplätze, Zu- und /Abfahrt, Fahrgassen, Aussen- und Nebenanlagen	7.500 €/Stellplatz	
7	<i>Grunderwerb für P+R/P+M</i>	750 €/Stellplatz	
8	B+R-Anlagen	1.250 €/Stellplatz	inkl. Dach und sonstiger Nebenkosten
9	Fahrradbox	1.000 €/Box	incl. Lieferung, Aufstellung und sonstige Nebenkosten
10	Fahrradbox mit Fundamentierung	1.250 €/Box	incl. Lieferung, Aufstellung und sonstige Nebenkosten
11	Fahrradparkhaus, Fahrradgarage	1.750 €/Stellplatz	
12	<i>Grunderwerb für B+R/ Fahrradboxen</i>	150 €/Stellplatz bzw. Box	
13	ZOB-Halteplatz einschl. Zu-/Abfahrt, Fahrgassen, Begrünung und Nebenanlagen	90.000 €/Stellplatz	ohne Überdachung und Grunderwerb
14	<i>Grunderwerb</i>		gesondert
15	RBL-Fahrzeugausstattung	10.000 € / Einrichtungsfahrzeuge 20.000 € / Zweirichtungsfahrzeuge	
16	Fahrausweisautomaten	30.000 €/Stück	

Zuwendungsfähigkeit von Fahrgastwarteallen

Die Ausstattung von Haltestellen ist in den jeweiligen Standards der Verbände je nach Haltestellenkategorie festgelegt.

Die zunehmende Bedeutung von Fahrgastsicherheit und Fahrgastkomfort an Haltestellen stellt insbesondere bei der

Errichtung von Fahrgastwarteallen Anforderungen an eine ausreichende Ausleuchtung, die sowohl bei Dunkelheit das Lesen des Fahrplans als auch die soziale Kontrolle ermöglichen soll. Zur sozialen Kontrolle ist neben der Transparenz der Wände die Beleuchtung der Fahrgastwartealle als erforderlich anzusehen, sofern nicht eine andere örtliche Beleuchtung ausreichende Helligkeit bietet.

Konstruktionsformen und Abmessungen von Wetterschutzeinrichtungen werden u. a. durch die Bedeutung der Haltestelle, den verfügbaren Platz und das Fahrgastaufkommen bestimmt. Für Fahrgastwarteallen bis 10 m² überdachte Grundfläche (incl. Dachüberstand) ist ein Nachweis des Flächenbedarfs nicht erforderlich, während für Warteallen und Haltestellenüberdachungen mit mehr als 10 m² der Flächenbedarf über das Fahrgastaufkommen (max. 1,5 m²/Fahrgast) nachzuweisen ist. Die Förderobergrenze beträgt 1.000 €/m².

Die Obergrenzen für Fahrgastwarteallen enthalten neben der Kostenposition für die Halle auch die Abbrucharbeiten, Fundamentierung, Aufstellung, Pflasterung der überdachten Grundflächen, Infotafel, Mobiliar und Beleuchtung innerhalb der Halle, nicht aber den Fahrausweisautomaten.

Alle außerhalb der Fahrgastwartealle anfallenden Anschluss- und Anpassungsarbeiten (Abbrucharbeiten, Stromversorgung, Pflasterung, Entwässerung, Fotovoltaik etc.) unterliegen nicht den Obergrenzen und sind bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten in vertretbarem Umfang zu berücksichtigen. Abfallbehälter sind bis 300 €/Stück zzgl. der Kosten für die Fundamentierung zuwendungsfähig.

Sonstige Einrichtungen und Ausstattungen an wichtigen Haltestellen

An verkehrswichtigen Umsteigeanlagen und anderen stark frequentierten Haltestellen können zuwendungsfähig sein: Vorrichtungen für Lautsprecheranlagen, Dynamische Fahrgastinformation, Uhren, öffentliche und behindertengerechte Toiletten und Notrufeinrichtungen.

Haltestellenausstattungen auf Bahnsteigen der Eisenbahn (EBO)

Die Errichtung von Fahrgastwarte-/ Infoeinrichtungen auf Bahnsteigen der Eisenbahn ist in der Regel mit erhöhten Aufwendungen verbunden. Die Standortwahl ist eingeschränkt durch die zur Verfügung stehenden Bahnsteigbreiten und Sicherheitsanforderungen, vorhandene Leitungstrassen und eisenbahnbetriebliche Einschränkungen. Zudem wird der Einbau einer Bahnberandung gefordert.

Bei Bahnsteigen ohne Überdachung können für die Fahrgastwarteallen einschl. Fundamentierung, Beleuchtung, Infotafel, Mobiliar etc. (ohne Fahrausweisautomaten) bis zu 1.400 €/ m² überdachte Grundfläche als zuwendungsfähig anerkannt werden. Ein Flächenbedarf über 10 m² ist über das Fahrgastaufkommen (max. 1,5 m²/ Fahrgast) gesondert nachzuweisen.

Bei überdachten Bahnsteigen ist in der Regel nur ein Wind-/ Witterungsschutz ("Warteinsel"=Wartealle ohne Bedachung), erforderlich. In diesen Fällen können einschließlich Fundamentierung, Beleuchtung, Infotafel, Mobiliar etc. (ohne Fahrausweisautomaten) bis zu 1.000 €/ m² Grundfläche als zuwendungsfähig anerkannt werden. Ein Flächenbedarf über 10 m² ist über das Fahrgastaufkommen (max. 1,5 m²/ Fahrgast) gesondert nachzuweisen.

Alle außerhalb der Fahrgastwarte-/Infoeinrichtung erforderlichen Arbeiten unterliegen nicht den Obergrenzen und sind bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten in vertretbarem Umfang zu berücksichtigen (z.B. Stromversorgungs- und Entwässerungsleitungen).

Zuwendungsfähigkeit von Bahnsteigüberdachungen und anderen großflächigen Überdachungen (ZOB u.a.)

Für diese Überdachungen einschließlich Fundamentierung und Entwässerung, jedoch ohne sonstige Ausstattung beträgt die Förderobergrenze in der Regel 1.000 €/m² überdachter Grundfläche. Der Flächenbedarf ist über das Fahrgastaufkommen (max. 1,5 m²/ Fahrgast) nachzuweisen. In besonders begründeten Ausnahmefällen wie z.B. Sonderkonstruktion, U-Bahnausgänge u.ä. können im Einvernehmen mit Hessen Mobil auch höhere zuwendungsfähige Kosten anerkannt werden.

Obergrenze für ZOB-Halteplätze

Die Obergrenze für ZOB-Halteplätze beträgt 90.000 € (siehe Tabelle) und beinhaltet den gesamten tiefbaulichen Bereich: Halteplatz, Fahrgasse, Zu- und Abfahrt, Fahrgaststellfläche, Ver- und Entsorgungsanlagen, Beleuchtung etc., mit Ausnahme der Überdachung und des Grunderwerbs.

Obergrenzen für P+R-, K+R- und Behindertenstellplätze

Die in der Tabelle Förderobergrenzen festgelegten Obergrenzen für P+R-Stellplätze gelten ebenfalls für K+R-Stellplätze und Behindertenstellplätze. Die Anlage von Behindertenstellplätzen ist aufgrund der Dimensionierung mit höheren Kosten verbunden, wird aber der Vereinfachung halber unter Berücksichtigung der geringen Zahl innerhalb der Gesamtmaßnahme mit derselben Obergrenze betrachtet. Die Obergrenzen umfassen neben den Kosten der Stellplätze auch die Kosten der Fahrgassen, der Begrünung sowie die der Zu- und Abfahrten, nicht die des Grunderwerbs.

Obergrenzen für den Grunderwerb [Handbuch: 4.9.7.3 Pauschalen und Förderobergrenzen Kommunaler Straßenbau](#)

4.9.7.5 Teerpechhaltiges Material

Beim Bau von Asphaltstraßen wird heute ausschließlich Bitumen als Bindemittel verarbeitet. In der Vergangenheit wurde teilweise Teerpech als Bindemittel eingesetzt. Im Falle eines Ausbaus muss dieser teerpechhaltige Straßenaufbruch gesondert behandelt werden, da teerpechhaltiges Material als besonders überwachungsbedürftiger Abfall im Abfallkatalog eingestuft ist.

Teerpechhaltiger Straßenaufbruch soll möglichst ohne Zwischenlagerung zur Aufbereitungsanlage transportiert und dort zur Wiederverwendung aufbereitet werden. Moderne Kaltmischverfahren unter Verwendung bitumenhaltigen oder hydraulischen Bindemitteln ermöglichen die Herstellung eines Mischguts das wieder als Tragschicht im Straßenbau eingesetzt werden kann.

Der neu gewonnene Baustoff soll ausschließlich im Straßen- und Wegebau, bei Anlagen von befestigten Flächen in Industrie- und Gewerbegebieten (z. B. Parkplätze) sowie bei sonstigen Verkehrsflächen als

- Tragschicht unter der wasserundurchlässigen Schicht oberhalb der Frostschuttschicht und als
- Teilersatz der oberen Frostschuttschicht unter der wasserundurchlässigen Schicht verwendet werden.

Gegenwärtig bedeutet für die Landkreise die Abrechnung von teerpechhaltigem Material eine diffizile und langwierige Aufgabe. Die Ausbruchsmassen von teerpechhaltigem Material werden auf der Deponie solange gesammelt, bis sich die Möglichkeit ergibt das Material fachgerecht zu verwerten. Erst dann können die tatsächlich angefallenen Kosten mit dem Landkreis abgerechnet werden. Dies bedeutet, für den Bereich der Verkehrsinfrastruktur Hessen, dass sich die Abrechnung von Fördermaßnahmen über mehrere Jahre hinzieht und somit die Vorlage des Schlussverwendungsnachweises sich erheblich verzögert.

Für eine zeitnahe Abrechnung der Maßnahmen kann, im Gegensatz zur Abrechnung der tatsächlichen Kosten, die Abrechnung auf der Basis eines fiktiven Mittelpreises durchgeführt werden. Dieser Mittelpreis ist zweimal im Jahr, auf der Grundlage des langjährigen Mittels der Kosten für die Wiederaufbereitung des teerpechhaltigen Materials, mit nachfolgender Formel zu berechnen.

$$\begin{array}{l} \text{Wiedereinbaukosten des Vorjahres} \\ \text{Gesamttonnage des Vorjahres} \times 1,124 \\ \text{(Faktor für die Aufbereitung)} \end{array} \quad + \text{ Grundgebühr GAB} \quad = \text{Mittelpreis}$$

Bei der Abrechnung von teerpechhaltigem Straßenaufbruch im Rahmen der Verkehrsinfrastrukturförderung wird der errechnete Mittelpreis, mit der Ausbaumasse teerpechhaltigem Material der jeweiligen Fördermaßnahme, multipliziert.

4.9.8 Bewilligung und Bewirtschaftung

4.9.8.1 Urbescheid

Liegen alle Fördervoraussetzungen vor und ist die Antragsprüfung abgeschlossen, erstellt die Zentrale einen Urbescheid. Der im Bescheid festgeschriebene Fördersatz ergeht in Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie im Einvernehmen mit dem Hessischen Ministerium der Finanzen und dem Hessischen Ministerium des Innern und für Sport.

Vor Erteilung eines Bescheides durch die Bewilligungsbehörde darf nicht mit dem Bau (Baubeginn ist die erste Vergabe eines Bauauftrages) der Maßnahme begonnen werden.

Der Zuwendungsbescheid verliert seine Gültigkeit, wenn die Auftragsvergabe nicht bis spätestens 4 Monate nach Zugang des Zuwendungsbescheides erfolgt ist.

Die im Urbescheid angegebene Fördersumme wird entsprechend den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln in einzelne Jahresraten aufgeteilt. Die Mittel des aktuellen Haushaltsjahres und die Verpflichtungsermächtigungen der Folgejahre stehen jeweils bis zum 15.12. des Jahres zur Verfügung.

4.9.8.2 Vorsorgebescheide und bauvorbereitende Leistungen

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass mit der Durchführung des Vorhabens noch nicht begonnen wurde. Als Vorhabensbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Ausführungs- und Leistungsvertrages zu werten.

Hiervon ausgenommen sind genehmigte Vorsorgemaßnahmen sowie bauvorbereitende Leistungen.

Vorsorgemaßnahmen

Vorsorgemaßnahmen sind einzelne Bauleistungen, die aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich im Zusammenhang mit einem anderen Bauvorhaben (Erstvorhaben) für ein später durchzuführendes Vorhaben (Zweitvorhaben) erbracht werden, das grundsätzlich förderungsfähig ist.

Vorsorgemaßnahmen bedürfen der Genehmigung durch die Bewilligungsbehörde (in Form eines Vorsorgebescheids) vor Baubeginn!

Bauvorbereitende Leistungen

Folgende bauvorbereitende Leistungen gelten nicht als Baubeginn des Vorhabens. Sie können förderunschädlich ohne besonderen Bescheid umgesetzt werden:

1. Planung, Bodenuntersuchungen und Grunderwerb,
2. Vorbereitung des Baufeldes (z.B. Rodungen, Gebäudeabbruch),
3. vorbereitende provisorische Maßnahmen der DB AG bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (z.B. Einrichtung von Langsamfahrstellen),
4. naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen und -zahlungen,
5. Verfahren zur Beweissicherung,
6. (ab 01.08.2007) Leitungsverlegungsarbeiten,
7. Erstellung eines Bestandskatasters der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr und Beschaffung der dafür erforderlichen EDV-Programme gem. Kap. 4.9.5.9 des Handbuchs von Hessen Mobil.

Bereits begonnene oder abgeschlossene Maßnahmen eines Vorhabens, die keine der o.g. bauvorbereitenden Leistungen sind und für die kein Bescheid erteilt wurde, können nicht bezuschusst werden.

4.9.8.3 Vorläufiger Bescheid

In begründeten Ausnahmefällen kann die Bewilligungsbehörde, sofern entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen, einen vorläufigen Zuwendungsbescheid erteilen, bevor ein vollständiger Antrag gestellt ist oder bevor dieser Antrag abschließend geprüft ist.

Der vorläufige Zuwendungsbescheid ergeht unter dem Vorbehalt, dass die Höhe der Zuwendung endgültig festgelegt wird, sobald der Antrag vervollständigt und geprüft ist. Der vorläufige Zuwendungsbescheid wird unwirksam, wenn der Antragsteller seinen Antrag nicht unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 4 Monaten nach Zugang des Zuwendungsbescheides, vervollständigt hat oder der Baubeginn (Vergabe) erfolgt ist.

4.9.8.4 Bescheidänderungen

Erhöhen sich die bewilligten zuwendungsfähigen Kosten auf der Grundlage des Submissionsergebnisses oder anderer Umstände, die der Zuwendungsempfänger nicht zu vertreten hat und liegen die Mehrkosten über den jeweils gültigen Festlegungen, kann der Bewilligungsbehörde ein Erhöhungsantrag vorgelegt werden.

Kostenerhöhungen wegen Planungsänderungen

Kostenerhöhungen aus Planungsänderungen werden in der Regel nicht mehr bei der Förderung berücksichtigt. Maßgebend für die Festsetzung des förderfähigen Aufwands und die Bemessung der Zuwendung ist das Ausschreibungsergebnis.

Treten bei einer Maßnahme im Rahmen der Ausführungsplanung oder Umsetzung geringfügige Plan- und Kostenveränderungen gegenüber dem ursprünglich bewilligten Antrag (Erläuterungsbericht und Planungsentwurf) auf, so liegt es im Ermessen von Hessen Mobil (bearbeitende KC VIF), diesen im Rahmen der Bewirtschaftung zuzustimmen, sofern die Höhe der Bewilligungssumme nicht überschritten wird. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, diese ohne Aufforderung vor der Ausführung der Maßnahme anzuzeigen.

Kostenerhöhungen wegen ungenügender Bauvorbereitung

Kostenerhöhungen, die aus ungenügender Bauvorbereitung resultieren, sind grundsätzlich nicht zuwendungsfähig. Genügende Bauvorbereitung setzt insbesondere die Erkundung der Bodenverhältnisse gemäß DIN 4020, Nr. 7.5 voraus. Grundsätzlich sind Kostenerhöhungen nur dann zuwendungsfähig, wenn und soweit sie aus unvorhersehbaren Ereignissen resultieren.

Bagatellgrenzen bei zulässigen Erhöhungsanträgen

Ein Erhöhungsantrag kann grundsätzlich nur dann gestellt werden, wenn die aktuellen zuwendungsfähigen Kosten wie folgt über den beantragten liegen:

- bei Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten bis 500.000 € mindestens 10 % und mindestens 5.000 €,
- bei Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 500.000 € bis 2.000.000 € mindestens 5 % und mindestens 50.000 €,
- bei Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 2.000.000 € bis 5.000.000 € mindestens 2,5 % und mindestens 100.000 €,
- bei Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 5.000.000 € mindestens 2 % und mindestens 150.000 €,

Nachträgliche Kostenerhöhungen

Kostenerhöhungen, die sich erst nach Vorlage des Verwendungsnachweises ergeben, sind nicht zuwendungsfähig. Ein Erhöhungsantrag ist vor der Bauausführung zu stellen und bedarf der Genehmigung. Eine Ausnahme hiervon bilden Gemeinschaftsmaßnahmen, über die eine Verwaltungsvereinbarung mit Dritten als Kostenträger besteht und bei denen ein beteiligter Kostenträger (der nicht Zuwendungsempfänger ist) die verspätete Meldung der Kostenerhöhung zu vertreten hat.

Abweichungen von dieser Regelung bedürfen der Zustimmung durch die Bewilligungsbehörde.

Regelungen Mehrwertsteuererhöhung

Im Zuge der Mehrwertsteuererhöhung von 16% auf 19% ab Januar 2007, wird im Interesse einer Verwaltungsvereinfachung folgende Regelung für die bereits bewilligten Maßnahmen getroffen (die Anwendung betrifft nur noch abzuwickelnde Maßnahmen):

Grundsätzlich werden die aus der Mehrwertsteuererhöhung zusätzlich entstehenden zuwendungsfähigen Kosten im Rahmen der Schlussverwendung berücksichtigt. Es wird festgelegt, dass Zuwendungserhöhungen bis 500 € unberücksichtigt bleiben und als zumutbarer Aufschlag vom Zuwendungsempfänger zu tragen sind. Dies leitet sich ab aus dem Umkehrschluss, dass Überzahlungen bis 500 € von Seiten Hessen Mobil nicht zurückgefordert werden. Im Sinne einer effizienten Mittelbedarfsplanung und Haushaltsüberwachung sind bei einzelnen Maßnahmen, bei denen die zuwendungsfähigen Kosten aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung um mehr als 10.000 € steigen, vom Zuwendungsempfänger entsprechende Erhöhungsanträge einzureichen.

4.9.8.5 Bewirtschaftung, Mittelabruf

Die Abwicklung des Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens ist entsprechend den Festlegungen der Bewilligungsbedingungen im Zuwendungsbescheid auszuführen.

Anwendung des HVA B-StB

Die Vergabe- und Baudurchführungsverfahren für alle mit Bundes- und/oder Landesmitteln geförderten Bauvorhaben haben sich nach "Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB, HVA-L-StB)" zu richten.

Weitere Vorgaben sind im Kapitel 2.2 "Vertrags- und Vergabewesen" geregelt.

Der Mittelabruf erfolgt auf Grundlage tatsächlicher Ausgaben. Bei entsprechend nachgewiesenem Mittelbedarf kann

der Bescheid auf Antrag des Zuwendungsempfängers umgestellt werden.

Zum Abruf der Zuwendungsmittel und Nachweis entstandener Ausgaben ist grundsätzlich die auf den Internetseiten von Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement <http://www.mobil.hessen.de/Downloads & Formulare> zum Download bereitgestellte Vorlage „Bewirtschaftungsdatei – Mittelabruf bis zum Verwendungsnachweis“ zu verwenden. Diese Vorlage stellt eine kontinuierliche Fortschreibung aller Rechnungen sicher und bietet sowohl einen Überblick der Ausgaben zum Mittelabruf als auch nach Fertigstellung der Maßnahme den Gesamtkostenstand als Grundlage für den Verwendungsnachweis

Bei einem positiven Prüfergebnis erfolgt in der Regel eine Auszahlung der möglichen Zuwendung bis zu 90 %.

Bei einem negativen Prüfergebnis wird eine Rückforderung eingeleitet. Nach Eingang der Überzahlung erfolgt die Berechnung der Zinsen.

4.9.8.6 Verwendungsnachweis, Abschlussbescheid

Für jede Maßnahme ist ein Verwendungsnachweis (VN) gemäß Anlage 9 den VV-GVFG zu erstellen. Die Vorlagefristen betragen für private Zuwendungsempfänger 6 Monate und 12 Monate für kommunale Empfänger. Als Zeitpunkt des Erreichens des Zuwendungszwecks wird grundsätzlich die Inbetriebnahme oder Verkehrsfreigabe der Fördermaßnahme definiert. Kann diese Frist nicht eingehalten werden, ist ein formloser Antrag auf Fristverlängerung mit Begründung zu stellen. Die Vorlagefrist des Verwendungsnachweises kann dann in begründeten Fällen verlängert werden.

Die erforderlichen Unterlagen sowie Erläuterungen hierzu und die grundsätzlich zu verwendende Vorlage „Bewirtschaftungsdatei – Mittelabruf bis zum Verwendungsnachweis“ können vom Zuwendungsempfänger unter <http://www.mobil.hessen.de/Downloads & Formulare> abgerufen werden.

Nach abschließender Prüfung des Verwendungsnachweises, einer Anhörung des Zuwendungsempfängers und erfolgter Aus- bzw. Rückzahlung (inkl. Zinsen) erhält der Zuwendungsempfänger einen Abschlussbescheid mit der endgültigen Festsetzung der Zuwendung zum Abschluss der Maßnahme.

4.9.8.7 Zinsregelung

Zur Geltendmachung von Zinsforderungen bei Überzahlungen sind folgende Regelungen zu beachten:

- Sofern bei einer Fördermaßnahme eine Überzahlung eingetreten ist, ist der Überzahlungsbetrag zu erstatten (§ 49a Abs. 1 Satz 1 HVwVfG).
- Dabei ist der zu erstattende Betrag ab seiner Auszahlung mit fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz jährlich zu verzinsen (§ 49a Abs. 3 Satz 1 HVwVfG).
- Bei Maßnahmen mit Urbescheiden vor dem 22.03.2005 gilt noch die Regelung, dass der zu erstattende Betrag mit 6 v. H. jährlich vom Eintritt der Überzahlung an zu verzinsen ist.
- Von der Geltendmachung des Zinsanspruchs kann nur dann abgesehen werden, wenn der ZE die Umstände, die zu der Rückforderung geführt haben, nicht zu vertreten hat und der Erstattungsbetrag innerhalb der von uns gesetzten Frist zurückzahlt (Ermessensentscheidung nach § 49a Abs. 3 Satz 2 HVwVfG).
- Nach der aktuellen Rechtsprechung der hessischen Verwaltungsgerichte hat der ZE jede Reduzierung der zuwendungsfähigen Kosten zu vertreten, da dies in seine Risikosphäre fällt, ohne dass es auf ein Verschulden ankommt.
- Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Erhebung der Zinsen zwingend vorzunehmen, sodass nur in (seltenen) Ausnahmefällen, also bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände, davon abzusehen ist.
- Bei einer zwischenzeitlichen Überzahlung gelten diese Grundsätze entsprechend, auch wenn es sich bei der Frage der Zinsrückforderung um eine Ermessensentscheidung handelt (§ 49a Abs. 4 Satz 1 HVwVfG).

Der o.g. Ermessensspielraum ist für Hessen Mobil jedoch de facto sehr eingeschränkt. Aufgrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes wird der Fall, dass eine Möglichkeit für eine Ermessensentscheidung zugunsten des Zuwendungsempfängers gegeben ist, in der Praxis nicht eintreten. Zweifelsfälle sollten mit der Zentrale von Hessen Mobil (Dezernat VE 3 und Q 4) abgestimmt werden.

Beim Finanzausgleichsgesetz (FAG) entsteht die Zinspflicht ab einem Rückzahlungsbetrag, der 50.000 € übersteigt (bei Erstattung ab 2005), (Gemäß Anlage 3 (ANBest-GK) zu § 44 Nr. 8.4 LHO).*

Anmerkung:

* Gemäß Anlage 3 (ANBest-GK) zu §§ 44 Nr. 8.4 LHO

4.9.8.8 Aktenführung, Aufbewahrung Belege

Für den Zuwendungsempfänger gelten die Bestimmungen zur Rechnungslegung und Buchführung gemäß Erlass zur Aktenführung in den Dienststellen des Landes Hessen* und Fristen zur Aufbewahrung der Belege.

Es ist zu beachten, dass sämtliche – die Zuwendungsmaßnahme betreffenden – Originalausgabebelege bis zur abschließenden Prüfung durch den Hessischen Rechnungshof aufzubewahren sind.

Anmerkung:

* Staatsanzeiger für das Land Hessen - 4. Juni 2007 Seite 1123, Erlass zur Aktenführung in den Dienststellen des Landes Hessen (Aktenführungserlass - AfE) vom 16. Mai 2007

4.9.9 Platzhalter

4.9.10 Schienengüterverkehr

4.9.10.1 Allgemein

Auch für Maßnahmen des Schienengüterverkehrs sind Fördermittel möglich: Maßnahmen im Gleisanschlussverkehr können durch den Bund, die Europäische Union oder das Land Österreich gefördert werden. Die früher mögliche Förderung durch das Land Hessen ist Ende 2010 ausgelaufen. Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs Schiene/ Straße werden nur durch den Bund gefördert, jedoch wirkt das Land mit.

4.9.10.2 Landesförderung

Landesmittel zur Förderung des Schienengüterverkehrs standen bis Ende 2010 zur Verfügung für Gleisanschlußmaßnahmen zur Fortführung, Erweiterung oder Reaktivierung von Schienengüterverkehr. Neuanträge sind nicht mehr möglich.

Auf den geförderten Einrichtungen müssen Eisenbahnverkehrsleistungen grundsätzlich 7 Jahre, mindestens 2 Jahre erfolgen; sie sind Hessen Mobil jährlich nachzuweisen. Bei Nichteinhaltung der minimalen Dauer oder Unterschreitung der vom Zuwendungsempfänger genannten Verlagerungswirkung kann die Zuwendung ganz oder teilweise zurückgefordert werden.

Alle Arbeiten im Zusammenhang mit bis 2010 bewilligten Anträgen zur Förderung des Schienengüterverkehrs (Bewirtschaftung, Verwendungsnachweis, Nachweis der Zweckerreichung) werden in der Hessen Mobil durchgeführt:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung und Verkehrssicherheit
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden

4.9.10.3 Mitwirkung des Landes bei der Förderung durch den Bund und Dritte

Hessen Mobil berät am Schienengüterverkehr Interessierte über die Fördermöglichkeiten des Bundes sowie Dritter im Gleisanschlussverkehr und nennt Ansprechpartner.

Bei Maßnahmen an Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs Schiene/ Straße ist gemäß Förderrichtlinie des Bundes eine Stellungnahme des betreffenden Bundeslandes erforderlich. Gemäß Erlass des HMWVL wird diese durch Hessen Mobil erstellt und über das HMWVL dem Bund zugeleitet. Weiter berät Hessen Mobil zu den Fördermöglichkeiten des Bundes sowie Dritter im Kombinierten Verkehr und nennt Ansprechpartner.

Zuständig ist:
Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung und Verkehrssicherheit
Wilhelmstraße 10
65185 Wiesbaden

4.9.11 EFRE EU - Fonds regionale Entwicklung

EFRE: Aufgaben als fachtechnische Dienststelle

Hessen Mobil wurden mit Erlass des HMWVL vom 10.12.2010 Aufgaben als fachtechnische Dienststelle übertragen, die der Programmabwicklung "Förderung der regionalen Entwicklung" aus EFRE-/GRW- und Landesmitteln dienen. Gegenstand der Prüfung durch die fachtechnischen Dienststellen sind Straßenbaumaßnahmen innerhalb von Gewerbegebieten und zur äußeren Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz.

Näheres zu den Aufgaben, den rechtlichen Grundlagen und zum Verfahren der Prüfung von Förderanträgen regelt der Erlass des HMWVL.

Weitere zu beachtende Vorgaben enthalten die "Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung". Die an der Programmabwicklung beteiligten fachtechnischen Dienststellen erhalten Zugang zum Förderhandbuch im Internet.

Pro Fördermaßnahme sind "Vor-Ort-Kontrollen" und -Besichtigungen zu machen. Diese sind mit Fotos und Beschreibungen entsprechend zu dokumentieren.

Die Prüfung der Maßnahmen in Hessen erfolgt im Standort Fulda.

Der Innenauftrag wird dem Produkt 8 mit der Kontierungsnummer 21 0459 589 001 zugeordnet.

4.9.12 Informationen zur Homepage Hessen Mobil

Weitere Informationen und Quellen

Informationen und Möglichkeiten zum Herunterladen besteht im Internetportal von Hessen Mobil über den Pfad:
www.mobil.hessen.de > Startseite > Verkehrsinfrastrukturförderung

- **Verkehrsinfrastruktur**
- **und Schienengüterverkehr.**

Zum Thema barrierefreie Verkehrsanlagen und „**Unbehinderte Mobilität**“: www.mobil.hessen.de > Leistungen > Planung&Bau> Wie planen wir Straßen? > Unbehinderte Mobilität
Darstellung von umgesetzten Maßnahmen, Videosequenzen zu Bewegungsabläufen, Bereitstellung von Arbeitshilfen.

Zum Thema "**Qualitätssicherung an Lichtsignalanlagen**":

www.mobil.hessen.de

> Startseite > Infomaterial > Schlagwort L > Lichtsignalanlage > Qualitätssicherung an Lichtsignalanlagen
Darstellung von umgesetzten Maßnahmen, Verfügung zur Förderfähigkeit, Bereitstellung von Arbeitshilfen, Leitfaden

Downloadmöglichkeit von **Leitfäden**

www.mobil.hessen.de > Infomaterial

Reihenfolge nach Erscheinungsdatum, Tipp: Wählen Sie den gewünschten Anfangsbuchstaben

Downloadmöglichkeit von **Formularen, Vordrucken**

www.mobil.hessen.de >

Downloads & Formulare

zu den Bereichen Kommunalen Straßenbau (KSB) und ÖPNV

Hinweise **Radrouten und Radwegweisung**

www.radroutenplaner.hessen.de

Beschreibung von ausgeschilderten Radrouten, Möglichkeit zur Eingabe und Berechnung individueller Routen.