Sitzungsunterlagen

Sitzung des Kreisausschusses
17.05.2021

Inhaltsverzeichnis

Vorlagendokumente
TOP Ö 9 Wirtschaftsplan der Teileigentümergemeinschaft Roßmarktstraße 38-42 in Bad Neustadt a.d.Saale
AnlageTOP9_Wirtschaftsplan 2021 1.3.1/135/2021 3
TOP Ö 11 Antrag auf Namens- und Logoänderung der Staatlichen Berufsfachschule für Holzbildhauer
AnlageTOP11_Begründung Logo Umbenennung 1.3.1/138/2021 5
TOP Ö 13 Radwegekonzept - Sonderprogramm "Stadt und Land"
AnlageTOP13_1_Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm Stadt und Land 4.4.3/077/2021 8
AnlageTOP13_2_Flyer zum Förderprogramm "Stadt und Land" 4.4.3/077/2021 19
AnlageTOP13_3_ÜK-Radwege NES-Konzept 4.4.3/077/2021 21

Ö 9

TEG
Teileigentümergemeinschaft Roßmarktstr. 38-42
c/o Landkreis Rhön Grabfeld, Finanzen (1.3.1)
Spörleinstraße 11, 97616 Bad Neustadt a.d.Saale

Teileigentümergemeinschaft, Roßmarktst. 38-42, 97616 Bad Neustadt

Frau Vorndran
für den Landkreis Rhön-Grabfeld

Herrn Schlagmüller
für die Parkgaragen Altstadt GmbH

Datum: 29.03.2021

Sachbearbeiter: Frau Gottwalt
Zimmer: 206
Telefon: 09771 94 219
Telefax: 09771 94 81219

eva.gottwalt@rhoen-grabfeld.de

SPARKASSE BAD NEUSTADT A.D.SAALE
IBAN: DE27 7935 3090 0000 4309 83
BIC: BYLADEM1NES

Umlaufbeschluss

Der als Anlage beigefügte Wirtschaftsplan vom 29.03.2021 für das Jahr 2021 wird beschlossen.

Vorndran
für den Landkreis Rhön-Grabfeld

Schlagmüller
für die Parkgaragen Altstadt Bad Neustadt a.d.Saale GmbH

TEG Roßmarktstraße 38-42

c/o Verwalter Landkreis Rhön-Grabfeld
Spörleinstraße 11, 97616 Bad Neustadt
Telefon: 09771 94-219
E-Mail: eva.gottwalt@rhoen-grabfeld.de

Bad Neustadt, den 29.03.2021

Wirtschaftsplan vom 01.01.2021 - 31.12.2021

Gebäude: Roßmarktstraße 38 - 42 in 97616 Bad Neustadt a.d.Saale

Einheiten: Teileigentum 1 (Landkreis Rhön-Grabfeld
Teileigentum 2 (Landkreis Rhön-Grabfeld
Teileigentum St 1 - 122 (Parkgarage Altstadt GmbH)

Konto		Verteilungs-schlüssel	Plan 2020	Kosten 2020	Neuer Plan 2021
I.	**Kosten**				
1.	**umlagefähige Beträge**				
5000.0	Winterdienst	Miteigentumsanteil	3.500,00 €	1.906,06 €	2.500,00 €
5040.0	Brandmeldeanlage	Miteigentumsanteil	10.000,00 €	7.366,00 €	9.000,00 €
5040.1	Notrufzentrale	1/4 von Kosten	500,00 €	511,08 €	800,00 €
5040.2	Sicherheitsdienst	Miteigentumsanteil	2.000,00 €	5.214,80 €	6.000,00 €
5040.3	Aufzug	Fahrten	5.000,00 €	7.592,43 €	8.000,00 €
5040.4	Sonderumlage: Feuchtigkeitsabdichtung Lichthöfe		88.000,00 €	84.728,43 €	0,00 €
5040.4	Sonderumlage: Umrüstung auf Lichtgitter (Aufzug)		0,00 €	0,00 €	3.000,00 €
5410.0	Müllabfuhr	2/3 von Kosten	1.000,00 €	792,00 €	1.000,00 €
5420.0	Heizkosten	gemäß Anlage	12.000,00 €	11.884,79 €	12.000,00 €
5430.0	Gebäudereinigung	50 % Parkgarage, 50 % alle 3 nach Miteigentumsanteil	6.000,00 €	7.712,03 €	8.000,00 €
5440.0	Allgemeinstrom abzügl. 5 % Betriebsstrom	55 % nach Aufzugsschlüssel, 45 % alle 3 nach Miteigentumsanteil	4.000,00 €	1.916,18 €	4.000,00 €
5450.0	Wasser und Kanal	Verbrauch	3.000,00 €	3.649,95 €	4.000,00 €
6320.0	Sonstige Kosten	Miteigentumsanteil	500,00 €	0,00 €	500,00 €
6360.0	Dienstleistungen durch Dritte		0,00 €	0,00 €	0,00 €
6430.0	Haftpflichtversicherungen		0,00 €	0,00 €	0,00 €
6445.0	Feuer- und Hausratversicherung	Miteigentumsanteil	3.000,00 €	3.246,55 €	3.500,00 €
6729.0	Sonstige Erstattungen an Gemeinden und Gemeindeverbände		0,00 €	0,00 €	0,00 €
	Zwischensumme umlagefähige Beträge		***138.500,00 €***	***136.520,30 €***	***62.300,00 €***
2.	**nicht umlagefähige Beträge**				
8050.0	Kontoführung	Miteigentumsanteil	100,00 €	308,43 €	500,00 €
6320.0	Sonstige Kosten	Miteigentumsanteil	500,00 €	0,00 €	500,00 €
	Zwischensumme nicht umlagefähige Beträge		***600,00 €***	***308,43 €***	***1.000,00 €***
II.	**Einnahmen**				
1010.0	Mahngebühren, Vollstreckungskosten		0,00 €	0,00 €	0,00 €
1520.0	Hausgeld		51.100,00 €	50.670,00 €	60.300,00 €
1520.1	Sonderumlagen		88.000,00 €	88.000,00 €	3.000,00 €
1549.0	Sonstige Kostenersätze		0,00 €	0,00 €	0,00 €
2610.0	Säumniszuschläge, Rücklastschriftgebühren etc.		0,00 €	0,00 €	0,00 €
	Zwischensumme Einnahmen		***139.100,00 €***	***138.670,00 €***	***63.300,00 €***
Gesamt			**0,00 €**	**1.841,27 €**	**0,00 €**

Der Wirtschaftsplan für die Periode 01.01.2021 - 31.12.2021 wird genehmigt.

Vorndran
für den Landkreis Rhön-Grabfeld

Schlagmüller
für die Parkgarage Altstadt GmbH

IBAN DE27 7935 3090 0000 4309 83

Warum die Berufsfachschule für Holzbildhauer ein neues Logo benötigt!

„EIN LOGO IST DANN GUT, WENN MAN ES MIT DEM GROSSEN ZEH IN DEN SAND KRATZEN KANN."

KURT WEIDEMANN, TYPOGRAPH, GESTALTER

Seit geraumer Zeit denken die Verantwortlichen der Berufsfachschule für Holzbildhauer darüber nach, der Schule ein neues, griffiges und einprägsames Logo zu verpassen, das über alle visuellen Medien hinweg funktioniert und den Kern der Marke „Berufsfachschule für Holzbildhauer" sowie künftig den neuen Namen der Schule als „Philipp-Mendler-Schule" verkörpert.

Das jetzige Logo ist eine ca. 5 Jahre alte minimale Überarbeitung eines noch viel älteren Logos, das einst zum 150-jährigen Bestehen der Schule vom damaligen Schulleiter, Herrn Rudolf Schwarzer, entwickelt wurde.

Es wird aber nicht nur aufgrund des Alters, sondern auch aufgrund der Nutzbarkeit des Logos Zeit, eine Überarbeitung anzugehen! Denn mit dem jetzigen Logo ist man weit vom eingangs genannten Grundsatz entfernt, was viele Einschränkungen in der Verwendung mit sich führt.

Die Schule ist mit diesem Gedanken an das Werbe-Team herangetreten, das auch schon den schulischen Webauftritt sowie weitere Werbeartikel entwickelt hat und ist hier auf freudige Motivation gestoßen. In einem ersten Entwurf für das Prozedere hat die Schweinfurter Agentur „Host Beständig" vorgeschlagen, die „Schulfamilie" (im engeren Sinne die Lehrer*innen und Schüler*innen) beim Entwicklungsprozess in drei Vor-Ort-Modulen am Prozess zu beteiligen. Dieser Weg überzeugt, führt er doch zu einer Identifikation mit der „Marke" Berufsfachschule für Holzbildhauer und ist damit Teil der Schulentwicklung.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie als Ausschussmitglieder unser Vorhaben unterstützen würden!

Erläuterungen zur gewünschten Umbenennung der Holzbildhauerschule in Bischofsheim.

Im Rahmen des Neubaus unserer Schule ist auch eine Namensergänzung und -änderung angedacht.

Bisheriger Schulname:

Staatliche Berufsfachschule für Holzbildhauer

Angedachte Umbenennung:

Phillipp-Mendler-Schule

Staatliche Berufsfachschule für Bildhauerei

Begründung:

<u>Umbenennung Holzbildhauerschule in Bildhauerschule:</u>

Seit dem Jahr 1852 existiert diese Schule in Bischofsheim i. d. Rhön und ist damit auch die älteste Holzbildhauerschule Deutschlands. Waren es zu Beginn noch vorwiegend Rhöner Landwirte, die sich durch Schnitzereien ein Zuerwerb verdienen wollten und die an der Schule eine professionelle Ausbildung erhielten, so sind es heute Frauen und Männer aus ganz Deutschland und der ganzen Welt. Sie kommen für drei Jahre gezielt nach Bischofsheim, um den Beruf des (Holz)Bildhauers an unserer Schule zu erlernen.

Das Berufsbild eines Holzbildhauers hat sich in den vergangenen Jahren stark gewandelt. Die klassischen Motive und Themen gehören größtenteils der Vergangenheit an. Den neuen plastischen Ausdrucksformen gilt es Rechnung zu tragen. Die Zukunft wird dem plastischen Gestalter ein immer breiteres Profil auch in Bezug auf unterschiedliche Materialien abfordern. Um flexibler darauf zu reagieren, ist es für die angehenden Schülerinnen und Schüler wichtig, bei ihren künstlerischen Entwürfen nicht ausschließlich Holz als Endmaterial im Kopf zu haben. Ziel muss es sein, Entwürfe auch in Metall, Stein, Beton oder Keramik umsetzen zu können. Holz eignet sich z.B. im Freien nur bedingt, Bronze, andere Metalle und Stein bieten sich hingegen sehr gut für den Außenbereich an. Auf diese neuen Anforderungen haben wir als Schule reagiert, bieten zusätzliche Module für den Umgang mit anderen Materialien an. Als Ausdruck dessen streben wir die allgemeinere Formulierung in der Namensgebung unsere Schule von Holzbildhauerschule in Bildhauerschule an. Trotzdem fühlen wir uns der Tradition weiterhin verpflichtet und das Bearbeiten von Holz, inzwischen oft auch mit einer Kettensäge, wird weiterhin unser Materialschwerpunkt bleiben.

Namensgebung Philipp-Mendler-Schule

Anfang der 70er Jahre blieb die Schule wegen Schülermangels geschlossen. Erst als 1973 der akademische Münchener Bildhauer Philipp Mendler die Schule als Schulleiter übernahm, folgte wieder ein rasanter und in der Form unerwarteter Aufschwung. 1978 bezog man das neue noch aktuelle Schulgebäude in der Kreuzbergstraße. Philipp Mendler zeichnete sich durch herausragendes Fachwissen, Menschlichkeit und Empathie gegenüber seinen Schülerinnen und Schülern aus. Bis zu seinem frühen Tod war er ein absolutes Vorbild. In der Schule erwartete er Selbstdisziplin, lehnte Pauschalprogramme für den Unterrichtsablauf ab und ließ den Lernenden viel freien Raum zur individuellen künstlerischen Entwicklung. Ebenso war er war offen und empfänglich für neue Darstellungs- und Ausdrucksformen. Philipp Mendler hat die Schule in einer sehr schwierigen Zeit nachhaltig geprägt und weiterentwickelt. Aus der Summe der genannten Gründe wünschen wir uns die Namensgebung zur „Philipp-Mendler-Schule“

Michael Kühnert / Martin Bühner, 05.05.2021

Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“

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

(VV SP „S&L“)
vom 05.11./22.12.2020

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

- nachstehend "Bund" genannt –

und

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

- nachstehend "Länder"/"Land" genannt –

schließen folgende Vereinbarung:

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

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

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

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

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

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

III. Zur Gewährleistung eines für alle Nutzergruppen attraktiven Radverkehrs mit hoher objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit muss die Radverkehrsinfrastruktur einen hoch- und gleichwertigen Standard aufweisen; dazu gehört auch die Durchführung entsprechender Sicherheitsaudits. Hochwertiger Standard bedeutet, dass mindestens nach den bundesweit anerkannten technischen Regelwerken, die durch länderspezifische Regelwerke ergänzt werden können, geplant und gebaut wird.
Abweichungen von dem hochwertigen Standard sind möglichst zu vermeiden, in Ausnahmefällen auf kurze Streckenabschnitte zu beschränken und zu begründen. Weder der Nutzen noch die Verkehrssicherheit dürfen durch die Abweichungen beeinträchtigt werden.

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

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

Auf dieser Grundlage vereinbaren Bund und Länder:

Artikel 1
Finanzhilfen des Bundes und deren Verteilung an die Länder

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

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

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

(3) Der Verteilung der Bundesmittel auf die Länder liegt folgender Schlüssel zu Grunde: Anteil am CO_2-Ausstoß des Straßenverkehrs (40 v.H.), Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen (20 v.H.), Bevölkerungszahl (17 v.H.), Bevölkerungsdichte (3 v.H.) und Fläche (20 v.H.).

Artikel 2
Finanzierungsbeteiligung des Bundes und der Länder

(1) Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 75 v.H., bei finanzschwachen Gemeinden[1] und strukturschwachen Regionen[2] einen Höchstsatz in Höhe von bis zu 90 v.H. der förderfähigen Ausgaben. Abweichend von Satz 1 beteiligt sich der Bund befristet bis zum 31. Dezember 2021 an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu 80 v.H. der förderfähigen Ausgaben.

(2) Der Landesanteil kann sowohl aus Mitteln des Landeshaushalts wie auch aus kommunalen Haushalten aufgebracht werden. Die Länder tragen dafür die Sorge, dass bei förderungsfähigen Maßnahmen in der Baulast der Gemeinden die jeweilige Gemeinde einen angemessenen Eigenanteil trägt. Soweit es die förderfähige Maßnahme betrifft, darf der Eigenanteil des Landes oder der Gemeinde nicht durch andere Förderprogramme des Bundes oder der Europäischen Union (EU) ersetzt werden.

Artikel 3
Förderfähige Maßnahmen und Fördervoraussetzungen

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

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

Die Finanzhilfen können insbesondere eingesetzt werden für:

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

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

[1] Finanzschwache Gemeinden sind solche, die nach dem jeweiligen Landesrecht ein Haushaltssicherungskonzept aufstellen müssen oder eine vergleichbare finanzschwache Haushaltssituation nachweisen können.
[2] Nach dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen vom 13. August 2020 (BGBl. I Nr. 37 S. 1795ff.).

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

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

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

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

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

d) die Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten durch Dritte (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen, insbesondere dem Fußverkehr. Die Ausgaben hierfür sind als vorweggenommene Planungskosten erst zusammen mit der Umsetzung der ersten daraus folgenden investiven Maßnahme heraus förderfähig.

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

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

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

a) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei ist,

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

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

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

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

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

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

Artikel 4
Verfahren

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

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

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

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

(5) Sollten die Länder zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwands Pauschalen zur Feststellung der Planungskosten oder der zuwendungsfähigen Investitionskosten einer förderfähigen Maßnahme in ihren Länderprogrammen zur Radverkehrsinfrastrukturförderung verwenden, werden diese Pauschalen als Grundlage für die Abrechnung der Förderung durch den Bund akzeptiert.

Artikel 5
Haushaltsrechtliche Durchführung

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

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

Artikel 6
Abrechnung und Umverteilung der Bundesmittel

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

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

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

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

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

Artikel 7
Zweckentsprechende Inanspruchnahme und Verwendung der Bundesmittel

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

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

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

Artikel 8
Rückforderung von Mitteln

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

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

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

Artikel 9
Evaluierung

Die Finanzhilfen werden regelmäßig durch den Bund im Zusammenwirken mit den Ländern evaluiert. Hierzu gehört auch die angemessene Verteilung der Finanzhilfen zwischen den urbanen und ländlichen Regionen. Eine wesentliche Grundlage der Evaluierung ist die Bereitstellung von Verkehrs- und Unfalldaten (einschließlich des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen) und Daten zum CO_2-Ausstoß aus dem Verkehrsbereich durch die Länder. Die Gewinnung sonstiger, für die Evaluierung unabdingbarer Informationen hat so zu erfolgen, dass die beteiligten Stellen möglichst gering belastet werden.

Artikel 10
Öffentlichkeitsarbeit

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

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

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

Artikel 11
Anwendung der Grundvereinbarung

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

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

Artikel 12
Inkrafttreten

Die Verwaltungsvereinbarung tritt mit Gegenzeichnung aller Länder in Kraft.

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

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

Voraussetzungen und Antragstellung

Voraussetzung für die Förderung ist, dass das jeweilige Vorhaben:

- bau- und verkehrstechnisch einwandfrei ist,
- unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,
- eine positive Prognose für die Verlagerung des Berufs- oder Alltagsverkehrs aufweist,
- nicht ausschließlich touristischen Zwecken dient,
- die Planung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes oder mindestens eines Radverkehrskonzeptes bzw. Radnetzes erfolgt,
- dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig ist und
- bis zum 31.12.2023 umgesetzt ist.

Über die Förderwürdigkeit der einzelnen Vorhaben entscheidet das jeweilige Land.

Gemeinden und Gemeindeverbände können Ihre Anträge an die jeweiligen Ansprechpartner auf Landesebene senden – deren Kontaktdaten sowie weitere Informationen zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ finden Sie unter www.bag.bund.de.

Haben Sie Fragen?
Wir sind gerne für Sie da:
Telefon: (0221) 5776-5499
E-Mail: SP-Stadt-Land@bag.bund.de

Impressum

Herausgeber
Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34, 50672 Köln
Telefon: (0221) 5776-0
Fax: (0221) 5776-1777
E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: http://www.bag.bund.de

Text und Gestaltung
Bundesamt für Güterverkehr

Stand
Januar 2021

Bildnachweis
© Getty Images

Layout | Druck
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Nachdruck und Vervielfältigung
Alle Rechte vorbehalten.

Bundesamt
für Güterverkehr

Ö 13

Sonderprogramm

„Stadt und Land“

Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder für Investitionen der Länder und Gemeinden in den Radverkehr

im Auftrag
des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Ziele des Sonderprogramms „Stadt und Land“

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 stellt der Bund den Ländern bis zum Ablauf des Jahres 2023 Finanzhilfen für Investitionen in den Radverkehr in Höhe von bis zu **657 Mio.** Euro zur Verfügung. Mit den Finanzhilfen unterstützt der Bund die Länder und Gemeinden bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort und der Umsetzung einer attraktiven, sicheren, nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität.

Die Ziele des Sonderprogramms „Stadt und Land“ sind:

- der Aufbau eines sicheren, lückenlosen und baulich möglichst getrennten **Radnetzes**,
- die Erstellung moderner **Abstellanlagen** für Fahrräder,
- die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für **Lastenräder** und
- eine **Verkehrsverlagerung** durch den Umstieg vom Kfz aufs Fahrrad.

Finanzierung und Eigenanteil Förderfähige Maßnahmen

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz in Höhe von bis zu **75 %**, bei finanzschwachen Gemeinden und strukturschwachen Regionen mit einem Höchstsatz in Höhe von bis zu **90%** der förderfähigen Ausgaben. Bis zum 31.12.2021 beteiligt sich der Bund an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen mit einem Regelfördersatz von bis zu **80%** der förderfähigen Ausgaben.

Der Landesanteil kann aus Mitteln des Landes- oder kommunalen Haushalts erbracht werden. Soweit es die förderfähige Maßnahme betrifft, darf der Eigenanteil des Landes oder der Gemeinde nicht durch andere Förderprogramme oder Finanzhilfen des Bundes oder der Europäischen Union ersetzt werden.

Die Finanzhilfen können insbesondere eingesetzt werden für

1. Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter sowie benötigtem Grunderwerb von:

- straßenbegleitenden, vom motorisierten Individualverkehr **möglichst getrennten Radwegen** einschließlich der baulichen Trennung vom KFZ-Verkehr,
- **eigenständigen** Radwegen,
- **Fahrradstraßen** und **Fahrradzonen**,
- **Radwegebrücken** und **-unterführungen**,
- **Knotenpunkten**, die Komplexität reduzieren und die Sichthindernisse beseitigen sowie der Bau von **Schutzinseln** und/oder vorgezogenen **Haltelinien**,
- verkehrstechnischer Ausstattung der Wege einschließlich **Beleuchtungsanlagen** und wegweisender **Beschilderung**

Förderfähige und nicht förderfähige Maßnahmen

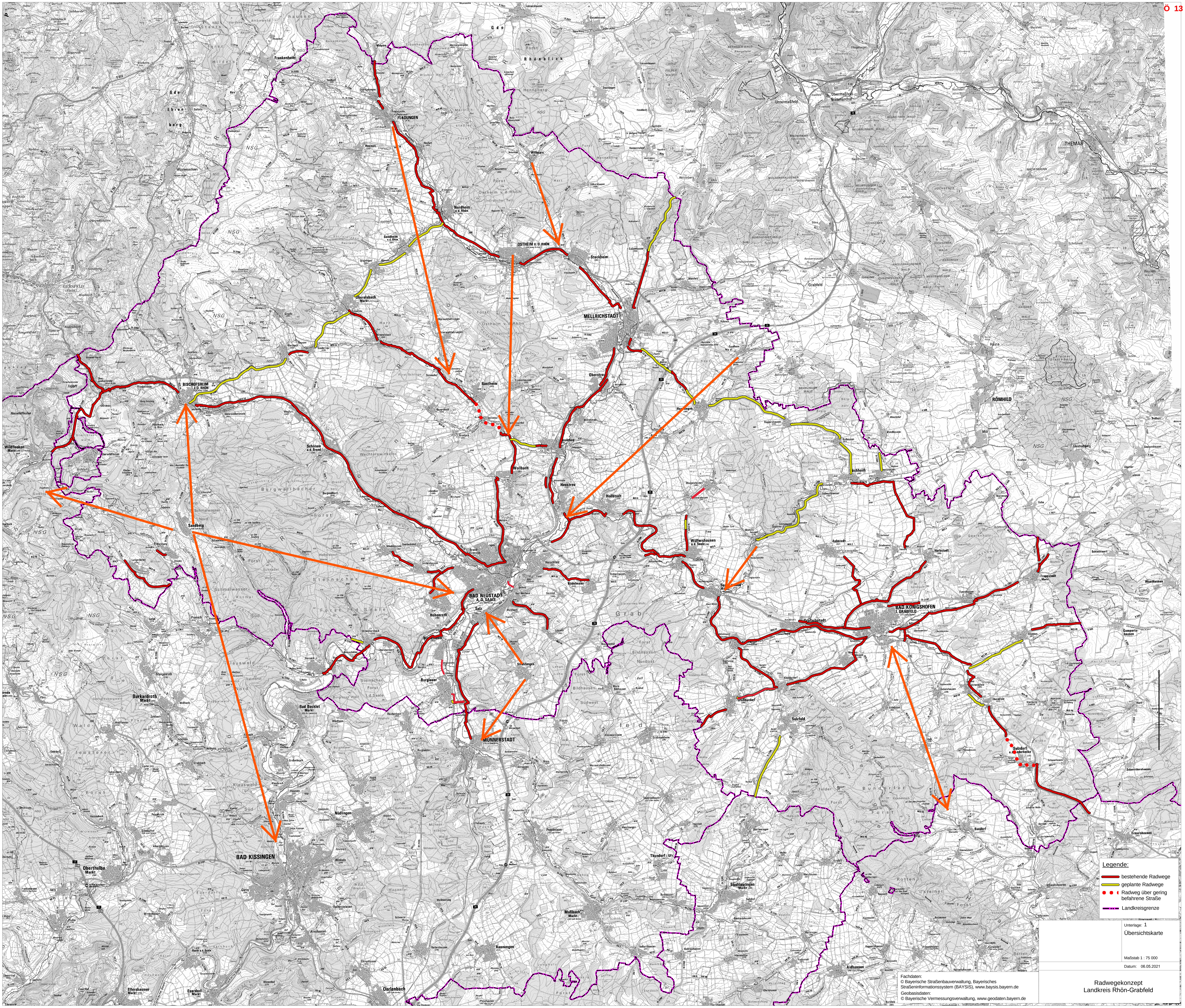
2. Neu-, Um- und Ausbau der Anlagen des ruhenden Verkehrs einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter für Fahrräder und Lastenräder von:

- **Fahrradabstellanlagen** – vom Fahrradbügel bis zum Fahrradparkhaus

3. Betriebliche **Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses** für den Radverkehr, Koordinierung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen und Schaffung getrennter Ampelphasen (Grünphasen) und

4. Erstellung von erforderlichen **Radverkehrskonzepten durch Dritte** (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen, insbesondere dem Fußverkehr. **Die Planungskosten sind erst mit der Umsetzung der Maßnahme förderfähig.**

Grundsätzlich nicht förderfähig sind Radschnellwege, Machbarkeitsstudien, Potenzialanalysen sowie Verwaltungskosten der öffentlichen Verwaltung.


FLADUNGEN
OSTHEIM V.D. RHÖN
MELLRICHSTADT
BISCHOFSHEIM I.D. RHÖN
BAD NEUSTADT A.D. SAALE
BAD KÖNIGSHOFEN I. GRABFELD
MÜNNERSTADT
BAD KISSINGEN
THEMAR
RÖMHILD
Legende:
bestehende Radwege
geplante Radwege
Radweg über gering befahrene Straße
Landkreisgrenze
Unterlage: 1
Übersichtskarte
Maßstab 1 : 75 000
Datum: 06.05.2021
Fachdaten:
© Bayerische Straßenbauverwaltung, Bayerisches Straßeninformationssystem (BAYSIS), www.baysis.bayern.de
Geobasisdaten:
© Bayerische Vermessungsverwaltung, www.geodaten.bayern.de
Radwegekonzept
Landkreis Rhön-Grabfeld