



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Radschnellwege – Finanzhilfen des Bundes

Verwaltungsvereinbarung VV
Radschnellwege 2017-2030

Radschnellwege – Finanzhilfen des Bundes

Gliederung

1. Vorgeschichte
2. Grundlagen
3. Verteilung der Mittel auf die Länder, Eigenanteil der Länder, Förderquote des Bundes
4. Förderungsfähige Maßnahmen und Fördervoraussetzungen
5. Verfahren zur Durchführung
6. Prüfung der Mittelverwendung

Grundlagen der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030



Grundlagen Art. 104b GG

(1) Der Bund kann, soweit dieses Grundgesetz ihm Gesetzgebungsbefugnisse verleiht, den Ländern Finanzhilfen für **besonders bedeutsame Investitionen** der Länder und der Gemeinden (Gemeindeverbände) gewähren

(3) Bundestag, Bundesregierung und Bundesrat sind auf Verlangen über die **Durchführung der Maßnahmen und die erzielten Verbesserungen** zu unterrichten.

Grundlagen

§ 5b FStrG Finanzhilfen für Radschnellwege ...

(1) Zum Bau von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände kann der Bund den Ländern insbesondere zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums bis zum Ablauf des Jahres 2030 Finanzhilfen gewähren.

Die Finanzhilfen verringern sich beginnend mit dem Haushaltsjahr 2022 um 3 vom Hundert.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur überprüft jährlich die Verwendung der Mittel nach Satz 1.

Die Einzelheiten zur Förderung werden durch eine Verwaltungsvereinbarung geregelt

Grundlagen

§ 5b FStrG - Gesetzesbegründung

[...]

Gegenstand der Förderung sind nicht Radwege generell, sondern nur spezifische Radschnellwege in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, die auf Grund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Verkehr bestimmt sind;

Verteilung der Mittel auf die Länder, Eigenanteil der Länder und Förderquote des Bundes



Verteilung der Mittel auf die Länder

Kriterien

- Anteil am Gesamt-Radverkehrsaufkommen in Deutschland (40 v. H.)
- Anteil am CO²-Ausstoß des Straßenverkehrs (40 v. H.),
- mit der Einwohnerdichte gewichteter Anteil der Bevölkerung in Verdichtungsräumen (20 v. H.),

Förderquote des Bundes

- Bis zu 75% - in Ausnahmefällen bis zu 90% - aber im Landesschnitt nicht mehr als 75%
- Keine Doppelförderung (Bund, EU)

Eigenanteil der Länder

- Differenz zum Bundesanteil
- angemessener Eigenanteil der Gemeinden

Förderungsfähige Maßnahmen und Fördervoraussetzungen nach Art. 3 VV



geforderter Standard von Radschnellwegen

- **großzügige Breite zum Gefahrlosen Überholens oder Passierens auch von Nebeneinanderfahrenden**
- **sichere und komfortable Knotenpunkte mit keinen (Planfreiheit, Bevorrechtigung) oder nur geringen Wartezeiten für den Radverkehr**
- **Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten**
- **möglichst geringe Steigungen**
- **hohe Belagsqualität**

Finanzhilfen können eingesetzt werden:

- a) zum Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) und des benötigten Grunderwerbs von
 - i) eigenständigen Radschnellwegen,
 - ii) straßenbegleitenden Radschnellwegen (auch als Radfahrstreifen ausgebildet),
 - iii) Radschnellwegebbrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung insbesondere von Straßen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radschnellverbindungen,
- b) zum radschnellweggerechten und verkehrssicheren Umbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter und des benötigten Grunderwerbs von höhengleichen Knotenpunkten im Zuge der Radschnellverbindungen
- c) für aus Verkehrssicherheitsgründen erforderliche Elemente der verkehrstechnischen Ausstattung von Radschnellwegen, einschließlich Beleuchtungsanlagen
- d) zur Errichtung wegweisender Beschilderung der Radschnellwegverbindung gemäß Absatz 3f) in Anlehnung an das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
- e) zur durchgehenden farblichen Kennzeichnung der Radschnellverbindungen gemäß Absatz 3f) mit Markierungsmaterial nach bundeseinheitlichem Standard.

Verwaltungskosten mit Ausnahme der Planungskosten nach Absatz 2 a) und b) sind nicht förderfähig. Die Durchführung von **Machbarkeitsstudien / Potenzialanalysen** verbleibt Aufgabe des jeweiligen Vorhabenträgers und ist ebenfalls **nicht förderfähig**.

Voraussetzung für die Förderung

- **bau- und verkehrstechnische Einwandfreiheit**
- **Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit**
- **eigene Verkehrsbedeutung insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre (nicht überwiegend touristische Verkehre)**
- **hohes Radverkehrspotenzial (in der Regel mindestens 2000 Radfahrten pro Tag)**
- **Mindestlänge Radschnellverbindung von in der Regel 10 km**
- **dauerhafter und verkehrssicherer Betrieb**
 - **einschließlich Winterdienst -**

Förderbereiche

Folgende Führungsformen stehen auf Radschnellwegen zur Verfügung:

- **Zweirichtungsweg** (eigenständig geführt)
Breite: $\geq 4,0$ m; Markierung: Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich), Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; Kurvenradien: ≥ 20 m (außerorts), angepasst an die örtlichen Gegebenheiten (innerorts)
- **Einrichtungsweg** (straßenbegleitend)
Breite: $\geq 3,0$ m (netto); Markierung: Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; alternativ Pflaster (ungefast); Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- **Zweirichtungsweg** (straßenbegleitend)
Breite: $\geq 4,0$ m (netto); Markierung: Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich), Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; alternativ Pflaster (ungefast); Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- **Radfahrstreifen**
Breite: $\geq 3,0$ m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen); Markierung: nach ERA; Oberflächenmaterial: Asphalt; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- **Fahrradstraße**
Breite: $\geq 3,0$ m (zzgl. Sicherheitsräume zum Parken) im Einrichtungsverkehr, $\geq 4,0$ m (zzgl. Sicherheitsräume zum Parken) im Zweirichtungsverkehr; Oberflächenmaterial: Asphalt; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- **Tempo 30-Zone/ -Straße**
In der Regel umzuwandeln in eine Fahrradstraße ansonsten Führung des RSW mit Vorrang an querenden Straßen innerhalb der Zone.

Quelle: AGFS NRW

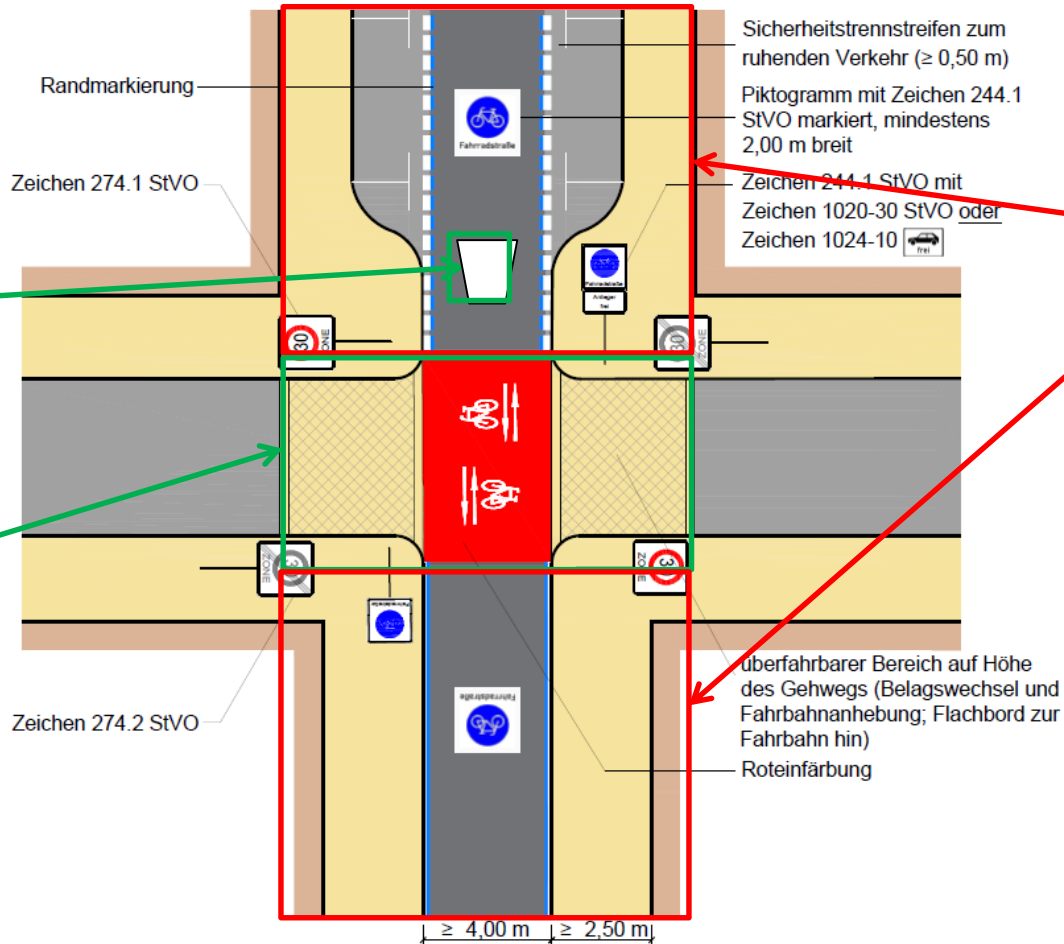
Neu-, Um- und Ausbau	Ausstattung
✓ (auch Brücken)	✓ (inkl. Beleuchtung)
✓ (auch Brücken)	✓ (inkl. Beleuchtung)
✓ (auch Brücken)	✓ (inkl. Beleuchtung)
✗ (aber Knotenumbau)	✗ aber einheitliche Kennzeichnung, Wegweisung
✗ (aber Knotenumbau)	✗ aber einheitliche Kennzeichnung, Wegweisung
✗ (aber Knotenumbau)	✗ aber einheitliche Kennzeichnung, Wegweisung

Beispiel Fahrradstraße

Bund

Kennzeichnung
Radschnell-
verbindung
durch
Markierung /
Piktogramm
nach Muster der
BASt

Umbau Knoten



Land /Gemeinde

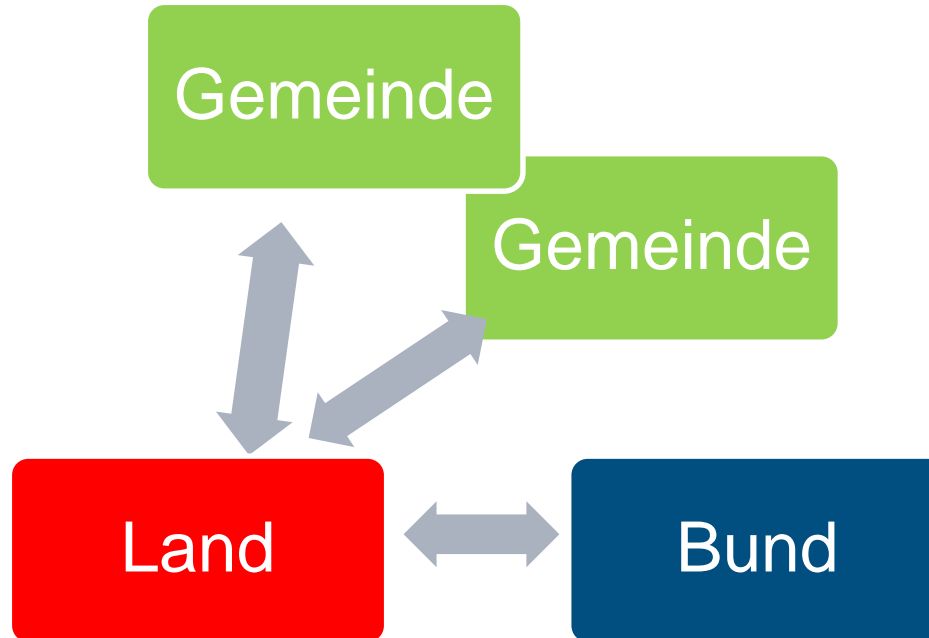
Neu-, Um-, Ausbau
Fahrradstraße
inkl. verkehrstechnische
Ausstattung und
Beleuchtung

Zeichnung Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Verfahren zur Antragstellung



Verfahren zur Antragstellung



- Gemeinden stellen Anträge zur Förderung an ihr Land
- Länder bewerten und prüfen Unterlagen ggf. auch Landesförderung
- Entscheidung über Priorisierung der Projekte, die Höhe des Fördersatzes und beantragen die Finanzhilfen des Bundes
- Bund entscheidet innerhalb eines Monats

Antragstellung

1. Fördergegenstand: gemäß Anlage 1 der VV

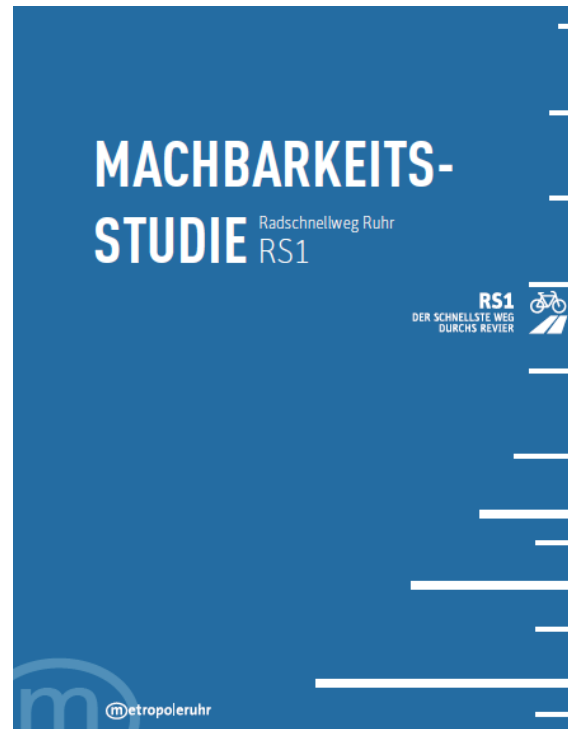
- a) Lage, Länge und Verlauf,**
- b) Führungsformen und Querschnitte der Strecke sowie Art der Trennung der Verkehrsarten,**
- c) Anzahl und Führungsform der Knotenpunkte und Querungsstellen,**
- d) Prognosebelastung nach den Verkehrsarten auf der jeweiligen Verkehrsanlage und an verkehrswichtigen Knoten für den relevanten Querverkehr,**
- e) Steigungen,**
- f) verkehrstechnische Ausstattung,**
- g) Verkehrssicherheitswirkung der Maßnahme, z. B. durch Sicherheitsaudits,**
- h) prognostizierte Zeitverluste gegenüber freier Fahrt durch Wartezeiten an Knotenpunkten, Behinderungen durch hohes Verkehrsaufkommen oder durch andere Verkehrsarten, verkehrsrechtliche Beschränkungen,**
- i) Realisierbare Verkürzung der Fahrtzeiten zwischen den wesentlichen Quellen und Zielen.**

Antragstellung

- 2. Träger und Beteiligte des Vorhabens**
- 3. Investitionskosten und tabellarische Übersicht der Indikatoren und Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**
- 4. Förderbeträge getrennt nach Fördergeber sowie Eigenanteil**
- 5. Realisierungshorizont mit Angaben über Stand der Verfahren zur Baurechtschaffung, sowie Gesamtzeitplan**

Prüfung und Erstellung Kostenplan
unter Beachtung Jahresscheibe und Gesamtkosten!

Verfahren zur Durchführung Grundlage – Machbarkeitsstudie / Potenzialanalyse



Regionalverband Großraum Braunschweig
**Machbarkeitsstudie e-Radschnellweg
 Braunschweig - Wolfsburg**

Verfahren zur Durchführung – Beispiel RS 1

Vorwort			
01 Einleitung		10	
01 Anlass und Ziel der Machbarkeitsstudie		12	
02 Bausteine der Machbarkeitsstudie		16	
03 Streckenverlauf		18	
/ Duisburg bis Bochum		18	
/ Dortmund bis Hamm		20	
04 Kernergebnisse der Machbarkeitsstudie (Executive Summary)		22	
02 Ausgangssituation		24	
01 Siedlungsstrukturelle Aspekte bei der Linienfindung		26	
02 Verkehrs- und städtpolitische Ziele		28	
03 Entwicklung und Bedeutung von Radschnellwegen		30	
04 Trends und Perspektiven im Radverkehr und der Elektromobilität		32	
05 Nutzeransprüche		34	
/ Prototypen		36	
06 Qualitätsstandards für den RS1		38	
07 Ziel- und Nutzungskonflikte		40	
/ Exkurs: Radschnellwege an Bundeswasserstraßen		46	
03 Bestandsaufnahme und Linienfindung		48	
01 Streckenverlauf des RS1		50	
02 Streckenfindungsprozess		52	
03 Potenziale und Ziele		58	
04 Steckbriefe		60	
Aufbau und Inhalte		62	
01 DU Duisburg		64	
02 MH Mülheim an der Ruhr		72	
03 E Essen		82	
04 GE/BO Gelsenkirchen/Bochum		96	
05 DO Dortmund		114	
06 UN/KAM Unna/Kamen		132	
07 BK Bergkamen		144	
08 HAM Hamm		152	
05 Schritte zur Realisierung		160	
01 Kostenschätzung		162	
02 Umsetzungs- und Realisierungshorizonte		164	
03 Trägerschaften, Förderung und Finanzierung des RS1		166	
04 Konfliktmanagement		170	
06 Planungs- und Gestaltungshandbuch		172	
01 Ortsbegehungen		174	
02 Raumtypologien		176	
03 Gestaltungsleitlinien		180	
04 Anwendungsbereiche		186	
/ Urbane Zonen		186	
/ Metrozonen		188	
/ Landschaftszonen		190	
05 Musterlösungen und prototypische Anwendungsbeispiele		192	
/ Fahrbahnmarkierung		192	
/ Querungssituationen auf dem RS1		196	
/ Querungen mit anderen Verkehrswegen		199	
/ Querungen von Gehwegen sowie Rad- und Gehwegen		206	
/ Exemplarische Knotenlösungen		211	
06 Wegweisung und Beschilderung		220	
07 Beleuchtung und Elektrifizierung		224	
07 Kommunikationskonzept		230	
01 Erstellung eines langfristigen Kommunikationskonzeptes		232	
02 Entwicklung eines Gestaltungskonzeptes		250	
03 Maßnahmenkonzept und Aktionsplan		268	
08 Nutzen-Kosten-Analyse		278	
01 Aufgabenstellung und Aufbau		280	
02 Darstellung der aktuellen Literatur und Forschungsergebnisse		282	
03 Nutzen-Kosten-Analyse für den RS1		286	
04 Zusammenfassung der Ergebnisse zur Nutzen-Kosten-Analyse		314	
09 Anhang		316	
Expertise zur industriekulturellen Bedeutung der Rheinischen Bahn		318	
Umsetzungshorizonte		322	
Legende: Potenziale		324	
Nutzungskonflikte		328	

Verfahren zur Durchführung Bewilligung

1. Finanzierungszusage auf Basis der vorgelegten Unterlagen
2. Angabe Jahresscheiben*
3. Beachtung der Höchstförderung*
4. Bei Förderquote 90% Bewilligung des höheren Satzes vorbehaltlich der Einhaltung der Durchschnittsförderquote
5. Die Länder teilen dem Bund jeweils zum 1. Juli und 1. Oktober den voraussichtlichen Mittelabruf bis Jahresende mit

* ggf. Umverteilung nach Art. 6

Prüfung der Mittelverwendung nach § 5b Abs. 1 FStrG und

- Meldung zum 01.04. für das vorangegangene Jahr hinsichtlich der zweckentsprechenden Inanspruchnahme und Verwendung der Mittel
- ggf. Formblatt durch BMVI
- Rückforderung der Finanzmittel insbesondere wenn die geförderte Maßnahme nicht die Voraussetzungen der VV erfüllen oder baulich nicht umgesetzt wurden

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!



Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat: StB 11
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Ansprechpartner
Frank Laufenberg
frank.laufenberg@bmvi.bund.de
www.bmvi.de
Tel. +49 (0) 228 300 5114