

Teil 1

Allgemeine Beschreibung des Förderbereichs

1. Grundlage und Zweck der Förderung

1.1

Die Förderung erfolgt aus Mitteln

- des Kraftfahrzeugsteuerersatzverbundes gemäß Art. 13c Abs. 1 BayFAG,
- des Kraftfahrzeugsteuerersatzverbundes gemäß Art. 13f BayFAG sowie
- gemäß Art. 2 Abs. 1 Nr. 1 und 5 BayGVFG.

1.2

Die Zuwendungen sind für den Bau oder Ausbau kommunaler Straßen beziehungsweise für die in den Nrn. 2.2.1 bis 2.2.3 angeführten Vorhaben an Staatsstraßen bestimmt, soweit sie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden dringend notwendig sind.

1.3

¹Bau ist gleichzusetzen mit dem Neubau. ²Ausbau bedeutet eine bauliche Veränderung bestehender Verkehrswege in Lage, Querschnitt oder Tragfähigkeit, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist. ³Hierzu gehört auch die Änderung von Knotenpunkten durch den Bau von Lichtsignalanlagen. ⁴Bei Ingenieurbauwerken ist eine Erhöhung der Tragfähigkeit oder eine Erweiterung der Verkehrsräume, bei elektrotechnischen Anlagen eine Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit dem Ausbau gleichzusetzen.

2. Gegenstand der Förderung

2.1 Förderung von Vorhaben des Baus oder Ausbaus aus Mitteln gemäß Art. 13c Abs. 1 BayFAG

2.1.1

Kreis- und Gemeindestraßen

2.1.2

Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in der Baulast von Gemeinden, sowie Gehwege¹ und/oder Radwege²³⁴⁵ wenn deren Baulast nach § 5 Abs. 3 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) beziehungsweise Art. 42 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) bei der Gemeinde liegt.

2.1.3

Unselbstständige Geh¹- und Radwege³⁴⁵ an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sind, soweit die Kosten von Gemeinden getragen werden, weil der Träger der Straßenbaulast die Durchführung auf eigene Kosten ablehnt.

2.1.4

Selbstständige Geh¹- und Radwege³⁴⁵ im Sinne von Art. 53 Nr. 2 BayStrWG, die insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sind.

2.1.5

Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG), soweit förderfähige Vorhaben gemäß den Nrn. 2.1.1 bis 2.1.4 beteiligt sind.

2.1.6

¹Öffentliche Umsteigeparkplätze an Straßen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

²Die Umsteigeparkplätze sind nur förderfähig, soweit sie dem Benutzer kostenfrei zur Verfügung gestellt werden beziehungsweise die geforderten Gebühren lediglich die Betriebskosten decken.

³Stellplatzablösebeträge sind nach Maßgabe des Art. 23 BayHO zu berücksichtigen.

⁴Umsteigeparkplätze mit dem ÖPNV werden nach den Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV) gefördert.

2.2 Fördervorhaben aus Mitteln gemäß Art. 13f BayFAG

2.2.1

Bau von in gemeindlicher Sonderbaulast stehenden Ortsumfahrungen beziehungsweise Entlastungsstraßen im Zuge von Staatsstraßen.

2.2.2

Änderung von bestehenden Kreuzungen zwischen Staats- und Gemeinde- oder Kreisstraßen sowie zwischen Staats- und Gemeinde- und Kreisstraßen, soweit die betroffenen Gemeinden oder Landkreise die Änderungskosten übernehmen.

2.2.3

Bau von unselbstständigen Radwegen (oder Radschnellwegen) sowie unselbstständigen Geh- und Radwegen an Staatsstraßen, soweit die Gemeinde die Kosten übernimmt.

2.2.4

¹Bau von Radschnellwegen als selbstständige Radwege im Sinn von Art. 53 Nr. 2 BayStrWG, die für den überörtlichen Radverkehr von besonderer Verkehrsbedeutung sind, bei denen die Gemeinden Träger der Baulast beziehungsweise die Landkreise Träger der Sonderbaulast sind.

²Radschnellwege sind Verkehrswege, die auf Grund des hohen baulichen Standards eine schnelle, sichere und möglichst störungsfreie Fahrt mit dem Fahrrad einschließlich Pedelec ermöglichen. ³In der Regel bilden sie ein zusammenhängendes Netz mit vorhandenen Radwegen oder neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellwegen. ⁴Zum hohen Standard von Radschnellwegen gehören

- eine großzügige Breite zur Ermöglichung eines gefahrlosen Überholens oder Passierens auch von Nebeneinanderfahrenden; Zweirichtungsradwege weisen hierzu in der Regel eine Breite von vier Metern, Einrichtungsradwege von in der Regel drei Metern auf,

- sichere und komfortable Knotenpunkte mit keinen (Über- oder Unterführung, Bevorrechtigung) oder nur geringen Wartezeiten für den Radverkehr,

- Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten,

- möglichst geringe Steigungen,

- hohe Belagsqualität.

⁵Radschnellwege müssen

- eine eigene Verkehrsbedeutung insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre haben,

- ein hohes Radverkehrspotenzial besitzen, welches in der Regel vorliegt, wenn nach einer Machbarkeitsstudie oder Potenzialanalyse Prognoseverkehrsstärken von mehr als 2 000 Radfahrten pro Tag im Querschnitt (DTVRad) zu erwarten sind; bei im Ausnahmefall niedrigeren Prognosebelastungen sind die Wirtschaftlichkeit und der Bedarf gesondert nachzuweisen,

- nicht überwiegend touristischen Verkehren dienen oder zu dienen bestimmt sein,

- alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel zehn Kilometer sein und

– dauerhaft sowie verkehrssicher – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast betrieben und unterhalten werden.

2.3 Fördervorhaben von Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen aus BayGVFG-Mitteln

2.3.1

Bau oder Ausbau – soweit in der Baulast von Gemeinden oder Landkreisen.

2.3.1.1

¹Verkehrswichtige innerörtliche Straßen, welche innerhalb der geschlossenen Ortslage die Grundstruktur des Straßennetzes bilden. ²Es muss sich um Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion handeln. ³Die Anforderungen, die für die Anerkennung als verkehrswichtige innerörtliche Straße zu stellen sind, können je nach Größe der Gemeinden verschieden sein. ⁴Maßgebend für den Charakter der Straße ist die Funktion, die ihr nach dem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan innerhalb des gemeindlichen Straßennetzes zukommt. ⁵Zu diesen Straßen gehören nicht die Anlieger- und Erschließungsstraßen.

2.3.1.2

¹Besondere Fahrspuren für Omnibusse. ²Das ist der für Linienbusse vom übrigen Fahrverkehr – zumindest für bestimmte Zeiten – freigehaltene Verkehrsraum.

2.3.1.3

¹Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz. ²Dabei handelt es sich um öffentliche Straßen, die den Anschluss von Gebieten mit größerem Verkehrsaufkommen an das überörtliche Verkehrsnetz vermitteln. ³Zum überörtlichen Verkehrsnetz gehören Bundesfernstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen, ferner wichtige Bahnhöfe, Flughäfen, bedeutende Verkehrslandeplätze und Binnenhäfen.

2.3.1.4

¹Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen, die das Grundnetz zur Verbindung größerer Gemeindeteile bilden, also zwischen dem Hauptort und den Ortsteilen sowie von Ortsteilen untereinander verlaufen. ²Dabei muss aber nicht jeder Ortsteil mit jedem anderen direkt verbunden sein.

2.3.1.5

Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken.

2.3.1.6

Dynamische Verkehrsleitsysteme als Steuerungs- und Informationssysteme zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit, zur Minderung von Parksuchverkehr, zur umweltverträglichen Verkehrsführung und Vernetzung der Verkehrsträger.

2.3.1.7

¹Öffentliche Umsteigeparkplätze an Straßen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. ²Die Umsteigeparkplätze sind nur förderfähig, soweit sie dem Benutzer kostenfrei zur Verfügung gestellt werden beziehungsweise die geforderten Gebühren lediglich die Betriebskosten decken. ³Stellplatzablösebeträge sind nach Maßgabe des Art. 23 BayHO zu berücksichtigen. ⁴Umsteigeparkplätze zum ÖPNV werden nach RZÖPNV gefördert.

2.3.1.8

Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 Baugesetzbuch.

2.3.2

Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG oder dem WaStrG, soweit Gemeinden oder Landkreise als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben.

2.3.3

Bau oder Ausbau von unselbstständigen Gehwegen¹ und Radwegen²³⁴⁵ in gemeindlicher Baulast in Ortsdurchfahrten von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen, deren Fahrbahnen sich nicht in der Baulast der Gemeinden befinden.

2.4

Sofern Bauvorhaben nach den Nrn. 2.1 bis 2.3 Erschließungsanlagen nach § 127 ff des Baugesetzbuchs (BauGB) sind, können nur die Ausgaben gefördert werden, die nicht dem Erschließungsaufwand zuzurechnen sind.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungen können die Gemeinden, die Landkreise, die rechtsfähigen kommunalen Zusammenschlüsse erhalten, soweit sie

- a) Baulastträger der in den Nrn. 2.1, 2.2.4 und 2.3 genannten Straßen, selbstständigen Geh- und Radwege oder Radschnellwege, sowie Umsteigeparkplätze sind, oder
- b) in den Fällen der Nrn. 2.1.3 und 2.2 die Kosten tragen oder die Sonderbaulast übernehmen.

4. Fördervoraussetzungen

4.1 Antragsteller

Der Antragsteller muss darlegen können, dass

- aufgrund seiner finanziellen Möglichkeiten das Vorhaben nur dann realisiert werden kann, wenn er staatliche Zuwendungen erhält (Muster 2 zu Art. 44 BayHO), und
- die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

4.2 Vorhaben

Das Vorhaben muss

- nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich sein,
- die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigen und die sonstigen rechtlichen Voraussetzungen erfüllen,
- bau- und verkehrstechnisch einwandfrei, den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und Flächen soweit wie möglich schonend und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein,
- die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entsprechen; bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Beauftragten für Belange von Menschen mit Behinderung nach Art. 18 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinn des § 15 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören,
- mit städtebaulichen Planungen und Maßnahmen, die mit ihm zusammenhängen, zuvor abgestimmt sein,
- bei Förderung aus BayGVFG-Mitteln in einem Flächennutzungsplan, Generalverkehrsplan oder in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen sein.

4.3 Förderung nach Art. 13c Abs. 1 BayFAG

¹Eine Förderung nach Art. 13c Abs. 1 BayFAG kann zum Ausgleich besonderer Belastungen und zur Minderung von Härten gewährt werden. ²Eine Härte liegt insbesondere vor, wenn

- a) die Ausgaben einer Straßenbaumaßnahme je Kilometer Ausbaulänge besonders hoch sind, weil
- insbesondere größere Ingenieurbauwerke, Verkehrseinrichtungen oder besonders umfangreiche Erdbewegungen erforderlich sind oder schwierige Gelände- beziehungsweise Untergrundverhältnisse zu einer erheblichen Verteuerung führen,
 - besonders hohe Grunderwerbsausgaben (zum Beispiel in Ortsdurchfahrten) anfallen oder Gebäude erworben und abgebrochen werden müssen,
 - Aufwendungen für den Umwelt-, Natur- und Denkmalschutz in erheblichem Umfang erforderlich sind,

oder

- b) ein größerer Straßenzug in relativ kurzer Zeit ausgebaut werden soll, weil eine den finanziellen Möglichkeiten des Vorhabenträgers entsprechende zeitliche Streckung
- zu unvermeidbaren Mehrausgaben führen würde,
 - unwirtschaftlich wäre (zum Beispiel wenn das Vorhaben erst mit Fertigstellung der Gesamtmaßnahme verkehrswirksam wird) oder
 - aus anderen Gründen nicht hingenommen werden kann,

oder

- c) ein Vorhaben trotz angespannter Finanzlage des Vorhabenträgers unverzüglich durchgeführt werden muss oder

d) ein Bauvorhaben der Beseitigung von Schäden dient, die durch Elementarereignisse verursacht wurden; gefördert wird die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands des durch das Elementarschadensereignis beschädigten Straßen- und Brückenbauwerks in kommunaler Straßenbaulast, nicht gefördert werden sonstige Maßnahmen, die dem Unterhalt oder der Sanierung zuzuordnen sind, auch wenn diese wegen der Sondersituation in verstärktem Umfang anfallen.

4.4 Zeitpunkt des Vorhabenbeginns

¹Mit dem Vorhaben darf noch nicht begonnen worden sein. ²Abweichend hiervon ist ein vorzeitiger Vorhabenbeginn dann unschädlich, wenn er nicht vor dem 1. Januar des Jahres liegt, in dem

- a) das Vorhaben in das Programm nach Art. 5 BayGVFG oder nach Art. 13f BayFAG aufgenommen wird, oder
- b) der erste Zuwendungsbescheid für eine Zuwendung nach Art. 13c Abs. 1 BayFAG ergangen ist, oder
- c) im Fall einer gemeinsamen Förderung gemäß Nr. 7.4 das Vorhaben sowohl in das Programm nach Art. 5 BayGVFG aufgenommen als auch der erste Zuwendungsbescheid für eine Zuwendung nach Art. 13c Abs. 1 BayFAG ergangen ist

und der Zuwendungsempfänger die schriftlich von der Bewilligungsbehörde bekannt gegebenen technischen Auflagen sowie Besonderen Nebenbestimmungen-Straßenbau (BNBestStra) beim Vorhabenbeginn berücksichtigt hat. ³Durch den vorzeitigen Vorhabenbeginn verursachte Mehrausgaben sind nicht zuwendungsfähig. ⁴Wurde mit dem Vorhaben schon vor dem 1. Januar des Jahres der vorgesehenen Programmaufnahme oder des ersten BayFAG-Zuwendungsbescheides begonnen, so ist das Vorhaben nicht zuwendungsfähig. ⁵Ausgenommen hiervon sind von der Bewilligungsbehörde zugelassene Vorsorgemaßnahmen nach Anlage 2 und Vorhaben, für die die Regierung einem vorzeitigen Vorhabenbeginn zugestimmt hat.

4.5 Wiederholte Förderung

Innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren nach Verkehrsfreigabe sollen für gleichartige Vorhaben desselben Straßenabschnitts keine weiteren Zuwendungen gegeben werden, es sei denn, unvorhersehbare Gründe, zum Beispiel unerwartete Verkehrsentwicklungen, rechtfertigen eine Ausnahme.

4.6 Mindesthöhe der zuwendungsfähigen Kosten (Bagatellgrenzen)

4.6.1

¹Aus BayGVFG-Mitteln sind Maßnahmen nur förderfähig, wenn die zuwendungsfähigen Kosten die Bagatellgrenze von 100 000 Euro oder bei Straßen und Wegen nach den Nrn. 2.3.1.4 und 2.3.3 von 50 000 Euro überschreiten. ²Für die Maßnahmen nach den Nrn. 2.3.1.7 und 2.3.2 bestehen keine Bagatellgrenzen.

4.6.2

¹Nach Art. 13c Abs. 1 BayFAG sind Maßnahmen nur förderfähig, wenn die zuwendungsfähigen Kosten in den Fällen der Nr. 4.3 Satz 2 Buchstaben a) bis c) die Bagatellgrenze von 50 000 Euro überschreiten. ²Außerdem soll in diesen Fällen eine Förderung nur erfolgen, wenn die zuwendungsfähigen Kosten mehr als 5 Euro je Einwohner bei kreisfreien Gemeinden oder mehr als 2,50 Euro je Einwohner bei Landkreisen und kreisangehörigen Gemeinden betragen. ³Bei einer von mehreren Kommunen gemeinsam durchgeführten Maßnahme ist die maßgebliche einwohnerbezogene Bagatellgrenze aus der Summe der je beteiligter Kommune ermittelten einwohnerbezogenen Bagatellgrenze zu errechnen.

4.6.3

Maßnahmen sind nur förderfähig, wenn die zuwendungsfähigen Kosten bei Gewährung von Zuwendungen nach Art. 13f BayFAG gemäß Nr. 2.2 die Bagatellgrenze von 50 000 Euro überschreiten.

5. Art der Zuwendung

5.1

Die Zuwendungen werden im Rahmen einer Projektförderung in Form von zweckgebundenen Zuweisungen als

- a) Anteilfinanzierung oder als
- b) Festbetragsfinanzierung

gewährt.

5.2

Durch die Zuwendungen aus Mitteln gemäß Art. 13c Abs. 1 BayFAG und BayGVFG werden die Eigenmittel und die den Gemeinden und Landkreisen gemäß Art. 13a, Art. 13b Abs. 1 Satz 1 und Art. 13b Abs. 2 BayFAG zur Verfügung gestellten Beträge ergänzt.

6. Zuwendungsfähige und nicht zuwendungsfähige Kosten

6.1 Zuwendungsfähige Kosten

6.1.1

¹Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für den Bau und Ausbau der in Nr. 2 aufgeführten Verkehrswege und -anlagen. ²Dies sind Bauausgaben für den Straßenkörper und das Zubehör. ³Hierzu gehören insbesondere auch die Ausgaben für

- a) Geh- und Radwege einschließlich Geh- beziehungsweise Radwegüber- und -unterführungen; dabei sind auch Ausgaben zuwendungsfähig, die auf den Bau oder Ausbau von öffentlichen Feld- und Waldwegen nach Art. 53 Nr. 1 BayStrWG in der für Geh- und Radwege notwendigen Breite entfallen, soweit solche Wege als Teilstrecken von im Übrigen unselbstständigen Geh- und Radwegen (oder Radschnellwegen) genutzt werden,

- b) Omnibus-Haltebuchten für den Linien- und Schülerverkehr,
- c) Lärmschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge) an Verkehrswegen und baulichen Anlagen aufgrund einer rechtlichen Verpflichtung, insbesondere nach § 41ff Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG),
- d) Lichtsignalanlagen entsprechend den Kriterien nach Nr. 1.2 der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA),
- e) baubedingte Verkehrsführungen und Baustellenumfahrungen einschließlich Behelfsbrücken, soweit der Verkehr nicht behelfsmäßig über die Baustelle geführt, umgeleitet oder unterbrochen werden kann,
- f) die Bepflanzung des Straßenkörpers sowie Aufwendungen für den Natur- und Landschaftsschutz nach den für Bundes- und Staatsstraßen geltenden Grundsätzen der „Vollzugshinweise Straßenbau“ zur Bayerischen Kompensationsverordnung (veröffentlicht in Bayern.Recht),
- g) die Beseitigung von Altlasten, soweit der Zuwendungsempfänger oder Dritte nicht bereits nach anderen Rechtsvorschriften dazu verpflichtet sind,
- h) notwendige Rettungsgrabungen, soweit der Zuwendungsempfänger im Rahmen einer denkmalschutzrechtlichen Auflage dazu verpflichtet ist,
- i) Entwässerungseinrichtungen zur Ableitung des Oberflächenwassers und Entwässerung des Straßenkörpers; hier gilt:
 - aa) Wird eine Straße über eine gemeindliche Kanalisation entwässert, so sind die Ausgaben für den Bau einer neuen oder die Erneuerung einer gemeindlichen Kanalisation nur bis zu dem Betrag zuwendungsfähig, den der Straßenbaulastträger für den Bau und die Erneuerung einer eigenen Entwässerungsanlage in der geschlossenen Ortslage hätte aufwenden müssen, soweit hierfür nicht andere Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln gewährt werden.
 - bb) Dieser Ausgabenanteil kann analog Nr. 14 der Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen – Ortsdurchfahrtenrichtlinien (ODR) – auch pauschaliert werden; die Pauschalen werden vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bekanntgegeben.
 - cc) Ausgaben für den Anschluss an eine gemeindliche Kanalisation sind auch dann zuwendungsfähig, wenn der Anschluss an die Kanalisation in einem Zeitraum bis zu fünf Jahren vor dem Beginn des Baus des zu fördernden Vorhabens erfolgt ist (Vorsorgemaßnahme).
 - dd) Wird an bestehende Kanäle neu angeschlossen, ist die theoretische Restnutzungsdauer (Nutzungsdauer nach Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV) zu berücksichtigen;
- j) die an die Gemeinden zu leistenden Beiträge für die Herstellung von Borden (Hochborde) in Ortsdurchfahrten im Zuge von Kreisstraßen bei Vorhaben von Landkreisen bis zur Höhe der für die Bundes- und Staatsstraßen festgelegten Pauschalsätze,
- k) Baugrunduntersuchungen während der Bauausführung,
- l) Ausgaben der Ausführungsstatik (einschließlich Bau- und Bewehrungsplänen) für Ingenieurbauwerke.

6.1.2

¹Die Gestehungskosten des Grunderwerbs sind zuwendungsfähig. ²Ihre Förderung erfolgt frühestens bei Beginn der Bauarbeiten. ³Darunter ist nach dem Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit das nach den Grundsätzen des Enteignungs- und Entschädigungsrechts Erforderliche

zu verstehen – somit grundsätzlich der Verkehrswert (vergleiche Art. 10 BayEG).⁴Hierzu zählen ferner:

- a) Entschädigungen aufgrund rechtlicher Verpflichtungen wegen der Bauausführung und Beweissicherungen,
- b) notwendige Vermessungs-, Vertrags-, Vertretungs- und Gerichtskosten,
- c) Ausgaben für notwendige grunderwerbsbezogene Gutachten,
- d) die Grunderwerbssteuer.

⁵Maklergebühren gehören nicht zu den Gestehungskosten.

6.1.3

¹Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für die notwendigen Änderungen oder Verlegungen anderer Verkehrswege (Folgemaßnahmen). ²Hierzu gehören auch die Ausgaben für Umleitungsstrecken einschließlich der evtl. notwendig werdenden Wiederherstellung des früheren Zustands sowie der Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden.

6.1.4

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für Änderungen an Ver- oder Entsorgungsleitungen sowie an Telekommunikationslinien Dritter, die bisher Straßengrund nicht mitbenützen, welche der Straßenbaulastträger aufgrund einer Entschädigungspflicht zu tragen hat.

6.1.5

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben für Vorsorgemaßnahmen gemäß Anlage 2.

6.1.6

¹Zuwendungsfähig sind bei Vorhaben nach den Nrn. 2.2.1 bis 2.2.3 Ausgaben der Planung und Bauleitung, die pauschal mit 12 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben in die zuwendungsfähigen Kosten einbezogen werden, soweit der Antragsteller diese Leistungen vollständig erbracht oder finanziert hat. ²Bei Teilleistungen des Antragstellers wird die Pauschale analog der Leistungsphasen der HOAI gekürzt.

6.2 Nicht zuwendungsfähige Kosten

6.2.1

Ausgaben für

- a) die Straßenbeleuchtung, es sei denn, dass sie nur aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht notwendig ist (zum Beispiel Überquerungshilfen außerorts, in Tunneln, die auch tagsüber beleuchtet werden müssen) oder zum Standard von Radschnellwegen (vergleiche Nr. 2.2.4) gehört,
- b) Änderungen an Ver- und Entsorgungseinrichtungen, die bereits im Straßengrund (einschließlich des Grunds anderer Straßen) liegen – unabhängig von der Rechtsform und den im Einzelfall bestehenden Regelungen,
- c) die der Zuwendungsempfänger zu tragen verpflichtet ist, jedoch nicht in seiner Aufgabe als Straßenbaulastträger

sind nicht zuwendungsfähig.

6.2.2

Ausgaben für

- Längsparkstreifen,
- Parkplätze, soweit nicht Umsteigeparkplätze nach den Nrn. 2.1.6 beziehungsweise 2.3.1.7

sind nicht zuwendungsfähig.

6.2.3

Ausgaben für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die

- nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden,
- vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind

sind nicht zuwendungsfähig.

6.2.4

Ausgaben für Deckenbaumaßnahmen, die lediglich der Deckschichterneuerung, Unterhaltung oder Instandsetzung dienen oder nicht zu einer Erhöhung der Belastungsklasse nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO)“ führen sind nicht zuwendungsfähig.

6.2.5

Ausgaben für die Umgestaltung von Straßen zu verkehrsberuhigten Bereichen sowie für Maßnahmen, die im Ergebnis zu keiner Verbesserung der Verkehrsverhältnisse führen (so genannter Rückbau) sind nicht zuwendungsfähig.

6.2.6

¹Ausgaben für die Unterhaltung der Verkehrsanlagen, auch die Ablösungsbeträge für die Unterhaltungskosten nach § 13 Abs. 3 und § 13a Abs. 1 FStrG, Art. 33 Abs. 3 Satz 2 und Art. 33a Abs. 1 Satz 3 BayStrWG und für die Erhaltungs- und Betriebslast nach § 15 Abs. 4 EKrG sind nicht zuwendungsfähig. ²Sonderregelungen für die Förderung von Ausgaben für den Winterdienst bleiben hiervon unberührt.

6.2.7

¹Verwaltungskosten (auch von beteiligten Dritten) einschließlich der Aufwendungen für Planung und Bauleitung (Ausnahme siehe Nr. 6.1.6). ²Hierzu zählen

- Personal- und Sachkosten, insbesondere für die Entwurfsaufstellung,
- Baugrunduntersuchungen für Planungen,
- Entwurfsstatik (statische Berechnungen, die für Ausschreibung und Vergabe notwendig sind),
- Durchführung der Genehmigungsverfahren,
- Ausschreibung und Vergabe der Bauarbeiten,
- Sicherheits- und Gesundheitskoordination,
- Bauüberwachung und Baulenkung,
- Kontrollprüfungen,
- Vermessungsarbeiten nach § 3 Nr. 2 VOB/B,
- Abrechnung der Baumaßnahmen,
- Herstellung der Bestandspläne und Bauwerksbücher,
- Prüfung der Statik,
- Grundsteinlegungen, Richtfeste und Feiern bei Inbetriebnahme.

³Kosten gemäß § 5 der 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung sind nicht zuwendungsfähig.

6.2.8

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben für künstlerische Ausgestaltungen (zum Beispiel Brückenplastiken).

6.2.9

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben für kommunale Eigenregieleistungen, es sei denn, die Arbeiten sind für eine Ausschreibung nicht geeignet.

6.3 Weitere abzusetzende Kosten von den sich nach Nr. 6.1 und 6.2 ergebenden zuwendungsfähigen Kosten

6.3.1

Kostenanteile, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist (ausgenommen sind Vorhaben nach den Nrn. 2.1.3 und 2.2.1 bis 2.2.4, bei denen der Zuwendungsempfänger Ausgaben infolge der Sonderbaulast zu tragen hat), wie zum Beispiel

- a) aus den Einzelplänen 14 und 35 des Bundeshaushalts bei Vorhaben im militärischen Interesse an der zivilen Infrastruktur,
- b) bei Kreuzungsmaßnahmen die von anderen Kreuzungsbeteiligten zu tragenden Kostenanteile,
- c) ein vom Zuwendungsempfänger vereinnahmter Vorteilsausgleich nach § 12 EKrG, wenn die künftige Erhaltung des Kreuzungsbauwerkes dem Eisenbahnunternehmen obliegt,
- d) ein möglicher Erschließungsaufwand nach § 127ff Baugesetzbuch (BauGB); welcher Aufwand nach den angeführten Grundsätzen im Einzelfall umlagefähig ist, wird von der Rechtsaufsichtsbehörde festgestellt; die Bewilligungsbehörden können in der Regel von diesen Feststellungen ausgehen,
- e) bei Vorhaben von Gemeinden – die Kostenbeiträge der Träger der Straßenbaulast in Ortsdurchfahrten von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen für die Herstellung von Borden (Hochborde).

6.3.2

¹Der Verkehrswert oder der Erlös – wenn dieser höher ist – für Grundstücke oder Grundstücksteile, die dadurch frei werden, dass infolge des Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben werden. ²Dies gilt nicht, soweit sie wirtschaftlich nicht nutzbar sind oder der Träger des Vorhabens sie für öffentliche Verkehrseinrichtungen nutzt.

6.4 Leistungen juristischer Personen des öffentlichen Rechts

6.4.1

¹Zuwendungen und sonstige freiwillige Leistungen von juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten nicht als Kostenanteile Dritter nach Nr. 6.3.1. ²Dabei ist Nr. 2.4 VVK zu Art. 44 BayHO zu beachten.

6.4.2

Weder aus BayGVFG- noch aus BayFAG-Mitteln werden gefördert

- a) Gemeindestraßen, für die Zuwendungen gemäß den Richtlinien für Zuwendungen zu wasserwirtschaftlichen Vorhaben (RZWAs) in der jeweils gültigen Fassung gewährt werden,
- b) Geh- und Radwege sowie Parkplätze, für die Zuwendungen aus Mitteln zur Förderung von Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Landschaftspflege- und Naturpark-Richtlinien – LNPR) in der jeweils gültigen Form gewährt werden.

7. Höhe der Zuwendung

7.1

¹Bei der Bemessung der Zuwendung sind die Bedeutung des Bauvorhabens, die finanzielle Lage des Vorhabenträgers, das Staatsinteresse und die Höhe der verfügbaren Mittel zu berücksichtigen. ²Für die Beurteilung der finanziellen Lage einer Kommune sind die Daten nach Muster 2 zu Art. 44 BayHO heranzuziehen.

7.2

Bei einer Förderung allein aus BayFAG-Mitteln soll die Förderung nicht weniger als 30 % und nicht mehr als 80 % der zuwendungsfähigen Kosten betragen.

7.3

Die Förderung aus BayGVFG-Mitteln ist bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten zulässig.

7.4

¹Reicht eine Förderung aus BayFAG- oder BayGVFG-Mitteln zur Sicherung der Finanzierung eines Vorhabens nicht aus, ist eine gemeinsame Förderung aus BayFAG- und BayGVFG-Mitteln möglich. ²Die Gesamtförderung soll auch in diesen Fällen 80 % der zuwendungsfähigen Kosten nicht überschreiten.

7.5

Die Gesamtförderung darf 90 % der zuwendungsfähigen Kosten nicht überschreiten.

7.6

Sind an der Finanzierung eines Vorhabens mehrere Kommunen mit stark unterschiedlicher Finanzlage beteiligt, können auf Antrag einer der beteiligten Kommunen für die einzelnen Kommunen unterschiedliche Fördersätze festgesetzt werden.

8. Mehrfachförderung

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung kann eine Mehrfachförderung nur in besonderen Ausnahmefällen erfolgen.

¹ [Amtl. Anm.:] Gehwege/Gehwege mit „Radfahrer frei“

² [Amtl. Anm.:] auch Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, soweit Fahrbahnverbreiterung erforderlich

³ [Amtl. Anm.:] auch gemeinsame Geh- und Radwege

⁴ [Amtl. Anm.:] auch getrennte Geh- und Radwege

⁵ [Amtl. Anm.:] auch Radschnellwege