

4. Fördervoraussetzungen

4.1 Antragsteller

¹Der 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.

²Dem Antragsteller obliegt eine Mitwirkungspflicht bei der Beantragung, Durchführung, Abrechnung und Erfolgskontrolle von Zuwendungsmaßnahmen.

4.2 Vorhaben

Das Vorhaben muss

- nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich sein; entscheidend ist dabei, dass in der Gesamtbetrachtung aller Verkehrsarten die verkehrlichen Verbesserungen überwiegen,
- 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. 19 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,
- gemäß Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und Bayerischem Abfallwirtschaftsgesetz (BayABfG) den Einsatz von Recycling- und Sekundärbaustoffen ermöglichen,
- mit städtebaulichen Planungen und Maßnahmen, die mit ihm zusammenhängen, zuvor abgestimmt sein,
- bei Förderung gemäß BayGVFG in einem Flächennutzungsplan, Generalverkehrsplan oder in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen sein,
- in Fällen nach Nr. 2.2.6 durch den Betreiber der angrenzenden Schienenwege Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) oder einen vom EIU für die planungsgegenständlichen Anlagen anerkannten (präqualifizierten) Fachplaner ausgeführt werden,
- in Fällen nach Nrn. 2.2.5 und 2.2.6 hinsichtlich der verkehrlichen Belange wie zum Beispiel Bahnsteighöhe/-länge, unterstelltes Betriebskonzept/Fahrgastzahlen, Nachbaubarkeit zusätzlicher Gleise oder Bahnsteige und so weiter mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abgestimmt 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 unter Berücksichtigung des aktuell notwendigen verkehrlichen und technischen Bedarfs, 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 die einschlägigen Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-K/P) beziehungsweise die Besonderen Nebenbestimmungen-Straßenbau (BNBest-Stra) beim Vorhabenbeginn berücksichtigt hat. ³Nicht als Beginn des Vorhabens gelten insbesondere der Erwerb von Grundstücken, die Erteilung von Planungsaufträgen bis einschließlich Leistungsphase 7 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), Baugrunduntersuchungen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) sowie Rodungsarbeiten und Leistungen zur Freimachung des Baufeldes (inklusive Gebäudeabbruch), es sei denn, sie sind alleiniger oder hauptgegenständlicher Zweck des beantragten Vorhabens. ⁴Durch den vorzeitigen Vorhabenbeginn verursachte Mehrausgaben sind nicht zuwendungsfähig. ⁵Wurde 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. ⁶Ausgenommen hiervon sind von der Bewilligungsbehörde zugelassene Vorsorgemaßnahmen nach Anlage 2 und Vorhaben, für die die Regierung vorher einem vorzeitigen Vorhabenbeginn zugestimmt hat. ⁷Die Anerkennung von Vorsorgemaßnahmen bei Vorhaben nach den Nrn. 14.2, 14.3 und 14.4 bedarf vorab einer Zustimmung des jeweils für eine mögliche spätere Förderung zuständigen Staatsministeriums.

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 rechtfertigen eine Ausnahme.

4.6 Mindesthöhe der zuwendungsfähigen Kosten (Bagatellgrenzen)

4.6.1

¹Nach BayGVFG geförderte Maßnahmen sind nur förderfähig, wenn die zuwendungsfähigen Kosten die Bagatellgrenze von 100 000 Euro überschreiten. ²Für Maßnahmen nach Nr. 2.3.1.5 gilt eine Bagatellgrenze von 50 000 Euro und nach Nr. 2.3.1.6 gilt eine Bagatellgrenze von 25 000 Euro. ³Für die Maßnahmen nach den Nrn. 2.3.1.9 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

¹Maßnahmen 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. ²Bei Maßnahmen nach Nr. 2.2.6 gilt eine Bagatellgrenze von 100 000 Euro für die Summe der Leistungsphasen 1 bis 4 der HOAI; werden nur einzelne Leistungsphasen beantragt, ist die Bagatellgrenze entsprechend anteilig der HOAI zu reduzieren.