

Merkblatt zur EU-Förderung

Richtlinie LEADER 2023-2027

Förderprogramm 8704

Förderbereich Teil 2 - Abschnitt 4

*„Umsetzung von Vorhaben der Entwicklung einer nachhaltigen, multimodalen
Mobilität im Rahmen der Umsetzung der Lokalen Entwicklungsstrategie“*



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Inhaltsverzeichnis

1.	Fördergrundlage und Ansprechpartner	3
2.	Antragstellung und Bewilligung	5
2.1.	Antragsunterlagen	5
2.2.	Antragsfrist	5
2.3.	Wer kann gefördert werden?.....	6
2.4.	Was wird gefördert?.....	6
2.5.	Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen.....	16
2.6.	Umsatzsteuer.....	17
2.7.	Vorzeitiger Maßnahmebeginn	17
2.8.	Beihilfe.....	17
3.	Bewilligungsbescheid (Nebenbestimmungen, Vergabe)	18
3.1.	Auftragsvergabe bzw. Ausschreibungspflichten (Vergabeverfahren)	18
3.2.	Publizitätspflichten	18
3.3.	Verfahren bei Änderungen zum Vorhaben	18
4.	Zahlungen und Verwendungsnachweis.....	19
4.1.	Formulare	19
4.2.	Vorschusszahlungen.....	19
4.3.	Weitere Auszahlungen sowie Schlusszahlung	19
4.4.	Wie sind die Rechnungen zu bezahlen?	20
5.	Abschluss des Vorhabens.....	21
5.1.	Zweckbindungsfrist	21
5.2.	Erstellung eines Inventarverzeichnisses	21

2

1. Fördergrundlage und Ansprechpartner

Die Grundlage einer Förderung in der LEADER-Förderperiode 2023-2027 bildet die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Umsetzung sowie über die Verfahrensgrundsätze von LEADER in Sachsen-Anhalt“ ([Richtlinie LEADER 2023 – 2027](#)).

Die Richtlinie, Formulare und weitergehende Informationen finden Sie auf dem Portal „Elektronische Antragstellung in Sachsen-Anhalt“ ([ELAISA](#)).

Eine Förderung kann grundsätzlich nur dann erfolgen, wenn ihr geplantes Vorhaben den von Ihrer zuständigen Lokalen Aktionsgruppe (LAG) formulierten Zielen entspricht. Die Ziele und die Fördergebietskulisse finden Sie jeweils in der Lokalen Entwicklungsstrategie (LES) Ihrer LAG.

Auch wenn Ihr Vorhaben den Zielen der LES entspricht, entscheidet letztlich Ihre zuständige LAG mittels Beschlussfassung des Entscheidungsgremiums, ob eine Förderung erfolgen soll. Das Vorhabenauswahlverfahren und die damit verbundene Entscheidung über eine mögliche Antragstellung bei der Bewilligungsbehörde ist LAG-spezifisch geregelt.

- 3 Das für Ihre Region zuständige LAG-Management steht für Ihre Fragen als Ansprechpartner zur Verfügung. Welche LAG für Sie zuständig ist und den Link zur Ihrer LAG-Webseite mit weitergehenden Informationen und Kontaktdaten finden Sie auf dem Portal „[ALRIS \(sachsen-anhalt.de\)](#)“ sowie der [LEADER/CLLD-Netzwerkseite](#).

Die Bewilligungsbehörden für diesen Förderbereich sind die Ämter für Landwirtschaft, Flurneueordnung und Forsten. Welches Amt für Ihre LAG und damit Ihr Vorhaben zuständig ist, finden Sie in der nachstehenden Übersicht.

Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Altmark ([Webseite](#))

- LAG Altmark Mitte
- LAG Altmark-Elbe-Havel
- LAG Colbitz-Letzlinger Heide
- LAG Westliche Altmark
- LAG Zwischen Elbe und Fiener Bruch

Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Mitte ([Webseite](#))

- LAG Börde
- LAG Börde-Bode-Auen
- LAG Bördeland
- LAG Flechtinger Höhenzug und Drömling
- LAG Harz
- LAG Magdeburg für Europa
- LAG Nordharz-Aschersleben-Seeland
- LAG Rund um den Huy

4 **Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Anhalt ([Webseite](#))**

- LAG Anhalt
- LAG Dübener Heide Sachsen-Anhalt
- LAG Elbe-Saale
- LAG Mittlere Elbe-Fläming
- LAG Wittenberger Land

Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd ([Webseite](#))

- LAG Halle (Saale)
- LAG Mansfeld-Südharz
- LAG Montanregion Sachsen-Anhalt Süd
- LAG Naturpark Saale-Unstrut-Triasland
- LAG Saale-Elster-Geiseltalsee
- LAG Unteres Saaletal und Petersberg

2. Antragstellung und Bewilligung

2.1. Antragsunterlagen

Die Antragsunterlagen sind auf [ELAISA](#) bereitgestellt und bestehen **aus dem Hauptantrag (FP 8701-8704) und der förderbereichsspezifischen Anlage D (FP 8704)**.

Neben den Antragsformularen sind auch die Antragstellerstammdaten notwendig.

Sofern Sie noch keine Antragstellerstammdaten hinterlegt haben, finden Sie den Antragstellerstammdatenbogen ebenso auf [ELAISA](#). Bitte legen Sie diesen ausgefüllt dem Antrag bei.

In Abhängigkeit von der Art des Vorhabens sind zusätzlich zu den oben genannten Antragsunterlagen noch weitere Anlagen beizufügen. **Beachten Sie hierbei die in Anlage D (FP 8704) unter Nummer 6 genannten förderbereichsspezifischen Unterlagen.**

2.2. Antragsfrist

Der vollständige Antrag ist bei der Bewilligungsbehörde einzureichen.

- 5 Sofern erforderliche Genehmigungen oder Unterlagen zum Antrag fehlen, sind diese dem Antrag innerhalb von 4 Wochen nachzureichen. Die Bewilligungsbehörde kann im Rahmen ihres Ermessens in begründeten Fällen Ausnahmen zulassen. Zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Antrag müssen die nachzureichenden Unterlagen vorliegen.

Es gibt **keine festen Termine** für die Einreichung der Antragsunterlagen bei der Bewilligungsbehörde. Weitere Informationen zu den LAG-spezifischen Modalitäten der Projekteinreichung (Termine, Fristen, etc.) erhalten Sie bei der für Ihre Region zuständigen LAG.

2.3. Wer kann gefördert werden?

Zuwendungsempfänger sind:

- a) Kommunen im Sinne des Kommunalverfassungsgesetzes, auch im Verbund oder in Kooperation;
- b) Anstalten und Körperschaften des öffentlichen Rechts;
- c) öffentliche und private Einrichtungen und Unternehmen einschließlich Eigenbetriebe;
- d) Gesellschaften der Kommunen;
- e) Stiftungen, Vereine und Zweckverbände.

Von der Förderung ausgeschlossen sind natürliche Personen des privaten Rechts (Privatpersonen) sowie Unternehmen in Schwierigkeiten (Unternehmen in Insolvenzverfahren).

2.4. Was wird gefördert?

Die Förderung verfolgt das Ziel, den Wandel der Mobilität in Sachsen-Anhalt hin zu einer umweltfreundlichen Verkehrsinfrastruktur sowie sauberen Mobilitätslösungen durch die Förderung der Erarbeitung, Fortschreibung und Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen für eine nachhaltige, multimodale Mobilität voranzutreiben. Gefördert werden demnach Vorhaben, die das Zufußgehen, das Radfahren und den ÖPNV sowie den Umstieg auf diese Verkehrsträger erleichtern und verbessern.

Welche Ausgaben Ihres Vorhabens zuwendungsfähig beziehungsweise nicht zuwendungsfähig sind, können Sie der Richtlinie LEADER 2023-2027, Teil 1, Nummern 2.2 bis 2.5 sowie dem Teil 2, Abschnitt 4 entnehmen. So sind auch Vorplanungen, Gutachten usw. zuwendungsfähig, die Sie bereits vor der Antragstellung beauftragen mussten, um die für die Antragstellung erforderlichen Anlagen zu erarbeiten. Bitte beachten Sie die Einschränkungen zum Grunderwerb und dass die Beauftragung von Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträgen nicht vor der Bewilligung erfolgen dürfen.

Nicht förderfähig sind Vorhaben, die nach anderen Grundlagen im EU-, Bundes- oder Landesrecht bereits gefördert werden (**Verbot der Doppelförderung gemäß Richtlinie LEADER 2023-2027, Teil 1, Nummer 4.4**).

Bevor Sie mit der Planung beginnen, beachten Sie bitte:

Bei der Planung Ihres Vorhabens sind die anerkannten **Regeln der Technik** ([DIN-Normen](#)), die geltenden technischen Regelwerke ([ERA](#), [EFA](#), [RStO](#), [RLW](#) usw.) sowie die [Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen](#) des Landes Sachsen-Anhalt anzuwenden. Abweichungen von den Regelwerken (Minderbreite von Radwegen usw.) sind nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig. Bei allen Planungen ist der Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu beachten.

Für fachlichen Fragen, die im Rahmen der Planung Ihres Vorhabens entstehen, können Sie sich per E-Mail wenden an: radverkehrskoordination-mid@sachsen-anhalt.de.

Bitte beachten Sie, dass Planung und Bau von straßenbegleitenden **Radwegen an Bundes- und Landesstraßen** in der Zuständigkeit des Landes liegen. Die Finanzierung dieser Radwege erfolgt aus dem Bundes- beziehungsweise Landeshaushalt. Es werden für diese Radwege i. d. R. keine Fördermittel bewilligt. Wenn Sie das Land bei der Planung, dem Grunderwerb oder dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen unterstützen möchten, wenden Sie sich per E-Mail an: radverkehrskoordination-mid@sachsen-anhalt.de.

7

Wenn Sie einen Radweg planen, der zwar nicht unmittelbar an der Straße liegt, aber dazu geeignet ist, einen fehlenden straßenbegleitenden Radweg an einer Bundes- oder Landesstraße zu ersetzen (sogenannte **Alternativführung**), wenden Sie sich bitte an die Radverkehrskoordination des Landes unter: radverkehrskoordination-mid@sachsen-anhalt.de. Ergibt unsere Prüfung, dass Ihr Vorhaben als Alternativführung geeignet ist, kann die Radverkehrsanlage auch aus Bundes- beziehungsweise Landesmitteln finanziert werden. Eine Kombination mit Fördermitteln ist dann nur noch in den Fällen erforderlich, wenn die Ausgaben für Ihr Vorhaben höher sind als für einen Radwegbau an der Straße.

Planung und Bau von straßenbegleitenden **Radwege an Kreisstraßen** liegen in der Zuständigkeit des Landkreises. Wenn Sie als Gemeinde einen Radweg an einer Kreisstraße umsetzen wollen, wenden Sie sich vor der Antragstellung an den zuständigen Landkreis zum Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung.

Soweit als Ziel in der LES verankert, können folgende Maßnahmen gefördert werden:

a) **Investive Maßnahmen für ein stärkeres öffentliches Verkehrsnetz sowie einfachere und attraktivere Möglichkeiten für aktive Mobilität wie Gehen und Radfahren im Alltagsverkehr**

Die Förderung umfasst investive Maßnahmen zur Herstellung einer **alltagstauglichen Infrastruktur für Nahmobilität** sowie das Beseitigen von Lücken und den Abbau von Barrieren im Rad- und Fußwegenetz sowie an den Übergangsstellen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Hierzu gehören zum Beispiel der Neu- und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und kombinierter Rad- und Fußverkehrsanlagen einschließlich der Ausstattungselemente, die die Sicherheit und Attraktivität erhöhen.

- **alltagstauglich:** Die geförderten Radwegeverbindungen müssen Quellen und Ziele des Alltags verbinden. Dazu gehören zum Beispiel Verbindungen zwischen zwei Ortsteilen, die Verbindungen zwischen Wohnquartieren, Arbeitsplatzstandorten, Versorgungsstandorten, Schulen, aber auch Freizeiteinrichtungen wie Sportplätze, Schwimmbäder u. ä. Bitte beachten Sie, dass Radwegeverbindungen, die ausschließlich einem touristischen Zweck dienen, somit nicht förderfähig sind.
- **Neubau:** erstmalige Herstellung einer Infrastruktur
Beachten Sie bitte, dass für Radverkehrsanlagen der Bedarf (Hinweise zum **Bedarfsnachweis** finden Sie am Ende des Kapitels) nachzuweisen ist und dass ein Netzzusammenhang geschaffen werden muss. Das heißt, es erfolgt keine Förderung, wenn der Bedarf nicht nachgewiesen werden kann. Weiterhin darf der Radweg nicht im Nichts enden, er muss an vorhandene Wegestrukturen anschließen und es darf keine Netzlücke entstehen.

- Ausbau: grundhafte Sanierung/Ertüchtigung einschließlich Unterbau oder Verbreiterung bestehender baulicher Anlagen, also keine Erhaltungsmaßnahmen (Schlaglochausbesserung oder einfache Deckensanierung zur Beseitigung rückständiger Erhaltung)
- Radverkehrsinfrastruktur: eigenständige oder straßenbegleitende Radwege (auch ohne Benutzungspflicht), Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, Gehwege mit dem Zusatz Radfahrer frei usw.
- kombinierte Rad- und Fußverkehrsanlagen: Gehwege sind nur in Kombination mit dem Neu- oder Ausbau einer Radverkehrsinfrastruktur förderfähig, beispielsweise gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in Kombination mit einem Gehweg usw.
- Ausstattungselemente: Beleuchtung, amtliche Beschilderung, Wegweisung, Signalisierung, Markierung, Sicherheitseinrichtungen wie Rückhaltesysteme (umgangssprachlich Leitplanken) oder Absturzsicherungen (Geländer) usw.

Förderfähig ist auch der **Neu- und Ersatzneubau sowie die grundhafte Instandsetzung von Brücken und Unterführungen** für den Rad- und Fußverkehr zur kreuzungsfreien Querung von Straßen, Schienen und Wasserwegen.

- Ersatzneubau: Abriss einer bestehenden Brücke / Unterführung aufgrund mangelhafter Zustandsnoten im Rahmen einer erfolgten Bauwerksprüfung und Nachweis der Nichtwirtschaftlichkeit einer Sanierung des alten Bauwerks
- grundhafte Instandsetzung: Sanierung der Konstruktionselemente (Tragwerk, Widerlager usw.) oder kompletter Austausch der Fahrbahnelemente
- Brücken und Unterführungen, die auch dem Fahrzeug- oder Schienenverkehr dienen, können anteilig für den Rad- und Fußverkehrsanteil gefördert werden (z. B. anhand der Breiten- oder Flächenanteile)

Weiterhin werden Maßnahmen an **Knotenpunkten**, die die Komplexität reduzieren, die Verkehrsströme trennen, eine vollständig gesicherte Führung des Rad- oder Fußverkehrs vorsehen oder Sichthindernisse auf oder für den Rad- und Fußverkehr beseitigen, einschließlich dem Bau von Schutzinseln, Querungshilfen und deutlich vorgezogenen Haltelinien für den Radverkehr gefördert.

- Knotenpunkte: Kreuzungen und Einmündungen
- Komplexität reduzieren und Verkehrsströme trennen: eigene Furten oder Querungen für den Rad- und Fußverkehr, eigene Abbiegespuren für den Radverkehr auf der Fahrbahn, Neubau oder Umrüstung von Signalanlagen (Ampeln) zur Sicherung oder Beschleunigung des Fuß-/ Radverkehrs usw.

Gefördert werden auch **Fahrradabstellanlagen** sowie Fahrradparkhäuser einschließlich Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.

- Fahrradabstellanlagen: einzelne Fahrradbügel (auch verteilt an mehreren Standorten zusammengefasst in einem Vorhaben), umzäunte / umbaute oder wettergeschützte Sammelschließanlagen und Fahrradparkhäuser
- Ladeinfrastruktur: Stromanschluss / Steckdose
Bitte beachten Sie, dass Ladepunkte für Elektroautos im Rahmen dieser Förderrichtlinie nicht gefördert werden können.
- Elektrokleinstfahrzeuge: Fahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange, die unter die Elektrokleinstfahrzeug-Verordnung (eKFV) fallen, z.B. Segways, E-Scooter u. ä. und über einen einfachen Stromanschluss / Steckdose geladen werden
- Bitte beachten Sie bei der Planung die Anforderungen der DIN 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“.
- Wertvolle Hinweise für die Planung und Modellauswahl können Sie auch der Technischen Richtlinie TR 6102 des Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) entnehmen.

b) Investive Maßnahmen für eine bessere Steuerung der Mobilitätsströme durch multimodale Knotenpunkte und digitale Lösungen

Die Förderung umfasst investive Maßnahmen zur Konzeption und Umsetzung **multimodaler Knoten- und Umsteigepunkte und digitale Lösungen**, die die Nutzung und den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsträger erleichtern.

Hierzu gehören zum Beispiel **Umsteigepunkte für den Übergang** vom Rad- und Fußverkehr zum Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖPNV) und dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) einschließlich der Ausstattungselemente (zum Beispiel Fahrgastunterstand, Fahrgastinformationen, Hotspot, Fahrradabstellanlagen einschließlich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge)

- Umsteigepunkte: jede Schnittstelle, an der Radfahrende oder Zufußgehende auf ein öffentliches Verkehrsmittel wechseln, z. B. Bushaltestellen, Bahnhaltdepunkte oder Mobilitätsstationen
- Bitte beachten Sie für Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastruktur auch die Hinweise unter 2.4 a).

11

Weiterhin gefördert wird die Konzeption und Umsetzung **multimodaler Knotenpunkte**, die den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsträger des Umweltverbundes erleichtern und damit zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen beitragen, wie Pendlerparkplätze (Umstieg vom Pkw auf Fahrgemeinschaften) Bike & Ride (Umstieg vom SPNV/ ÖPNV auf Rad oder Bikesharing), Park & Bike und Park & Ride (Umstieg vom Pkw auf SPNV/ ÖPNV/ Bikesharing) einschließlich der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge.

- Bitte beachten Sie für Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastruktur auch die Hinweise unter 2.4 a).

c) **Mobilitätspläne und -konzepte**

Die Förderung umfasst die **Erarbeitung und Fortschreibung von Mobilitätsplänen und -konzepten** (zum Beispiel kommunale Verkehrskonzepte, betriebliche Mobilitätskonzepte, Konzepte zur Radverkehrswegweisung, Klimaverkehrskonzepte, Verkehrssicherheitskonzepte), die die Entwicklung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität unterstützen.

Hinweis für die Inanspruchnahme anderer Förderprogramme

Mobilitätspläne und -konzepte bilden zunehmend die Grundlage für die Inanspruchnahme von Fördermitteln, so z. B. auch bei der Radverkehrsförderung über das „Sonderprogramm Stadt und Land“ und die EFRE-Richtlinie für eine nachhaltige, multimodale Mobilität (EFRE-RL Mobilität). Deshalb fördern wir die Aufstellung, Aktualisierung oder Fortschreibung dieser Pläne.

Auf Ebene der EU spricht man von den sogenannten SUMP, den „sustainable urban mobility plans“ als Fördervoraussetzung. Erwartet wird, dass jedes Vorhaben auf einer langfristigen Strategie beruht, die die grundlegenden Ziele für eine nachhaltige Entwicklung benennt. Der Begriff des SUMP ist sehr weit gefasst, die inhaltliche Ausgestaltung nicht abschließend definiert. In Abstimmung mit dem Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt werden in Sachsen-Anhalt deshalb auch gleichwertige Planungsrahmen als Fördergrundlage zugelassen, die sich mit dem Thema Mobilität befassen. Dies können integrierte Entwicklungskonzepte der Landkreise, Städte und Gemeinden, Klimaschutzpläne oder Umweltkonzepte mit Bezug zum Thema Verkehr usw. sein.

Bei der Erarbeitung und Fortschreibung eines Mobilitätsplans oder -konzeptes im Rahmen der Leader-Förderung planen Sie also nicht nur ein reines Radwegenetz, sondern benennen Sie auch Themen wie Fahrradabstellanlagen, die Verknüpfung mit dem ÖPNV oder anderen Verkehrsarten, Wegweisung und Beschilderung, den Fußverkehr, Lastenräder, Barrierefreiheit usw. Je umfassender Sie den Inhalt Ihres Mobilitätsplan oder -konzeptes fassen, umso einfacher wird die Beantragung von Fördermitteln für die Umsetzung aus anderen Förderprogrammen.

Bedarfsnachweis für den Neubau von Radverkehrsanlagen

Für den Neubau einer Radverkehrsanlage ist der Bedarf nachzuweisen. Die technischen Regelwerke (ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) zeigen auf, in welchen Fällen der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße (im Mischverkehr) geführt werden kann und welche Führungsform (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen usw.) in Ihrem Fall vorzugsweise geplant werden sollte.

In Sachsen-Anhalt wurden die [Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen](#) entwickelt. Diese Standards gehen deutlich über die Restriktionen der technischen Regelwerke hinaus und erleichtern damit die Umsetzung von Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt. Sie werden sowohl bei den Planungen des Landes an Bundes- und Landesstraßen und einheitlich in allen Landes-Förderprogrammen angewendet.

Grundsätzlich gilt in Sachsen-Anhalt der Ansatz, dass neue Verkehrsflächen nur dann geschaffen und versiegelt werden sollen, wenn für die gleiche Verbindung noch keine Infrastruktur existiert. Vor einem Neubau ist dem Ausbau und der Ertüchtigung vorhandener Infrastruktur Vorrang einzuräumen.

13

Die für den Bedarfsnachweis erforderlichen Angaben werden im Förderantrag in der Anlage D unter Nummer 4 abgefragt. Ob der Bedarf für die von Ihnen geplante Radverkehrsanlage nachgewiesen werden kann, können Sie vor der Antragstellung anhand der nachstehenden Grafik leicht selbst ermitteln. Sie benötigen hierzu folgende Angaben:

- Lage: Soll die Radverkehrsanlage innerorts oder außerorts entstehen? Entscheidend hierfür ist bei straßenbegleitenden Radwegen die Lage der Ortsdurchfahrt (OD). Bei selbständig geführten Radwegen ohne Straßenbezug bedeutet „innerorts“ innerhalb des bebauten Bereichs.
- zulässige Höchstgeschwindigkeit: Entscheidend hierfür ist bei straßenbegleitenden Radwegen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße, an der der Radweg angebaut werden soll. Bei selbständig geführten Radwegen ohne Straßenbezug ist die Höchstgeschwindigkeit der Straße anzugeben, auf der die Radfahrenden fahren müssen, solange es keinen Radweg gibt.

- Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz pro 24 Stunden: Entscheidend hierfür ist bei straßenbegleitenden Radwegen die Verkehrsmenge auf der Straße, an der der Radweg angebaut werden soll. Bei selbständig geführten Radwegen ohne Straßenbezug ist die Verkehrsmenge der Straße anzugeben, auf der die Radfahrenden fahren müssen, solange es keinen Radweg gibt.

Dieser Wert kann aus amtlichen Verkehrsmengenkarten und Verkehrsmodellen entnommen oder mittels Verkehrszählung erhoben werden. Sollte diese Angabe bei kommunalen Straßen nicht vorliegen, unterstützen wir bei der Durchführung einer automatisierten Verkehrszählung. Wenden Sie sich in diesen Fällen bitte an: radverkehrscoordination@ Sachsen-Anhalt.de.

Für Bundes- und Landesstraßen können Sie die Verkehrsmenge dem ALRIS entnehmen. Klicken Sie die entsprechende Zählstelle in der Karte an: [Direktlink zur Zählstellen-Karte](#).

Schritt 1: Prüfung, ob der Bedarf für eine Radverkehrsanlage besteht

14

- das Vorhaben liegt innerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 - 60 km/h und der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt mindestens 5.000 Kfz/Tag
- das Vorhaben liegt außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt nicht mehr als 70 km/h und der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt mindestens 4.000 Kfz/Tag
- das Vorhaben liegt außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 80 - 100 km/h und der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt mindestens 2.500 Kfz/Tag
- das Vorhaben liegt außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 100 km/h

Wenn einer der Punkte mit „ja“ zu beantworten ist, dann ist eine Radverkehrsanlage erforderlich. Der Bedarf ist nachgewiesen. Sonst weiter mit Schritt 2.

Schritt 2: Notwendigkeit für ein Zusatzangebot prüfen

- das Vorhaben liegt innerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 - 60 km/h und der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt mindestens 3.000 - 5.000 Kfz/Tag
- das Vorhaben liegt außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt nicht mehr als 70 km/h und der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt mindestens 2.500 - 4.000 Kfz/Tag
- das Vorhaben liegt außerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 80 - 100 km/h und der durchschnittliche tägliche Verkehr beträgt mindestens 1.000 - 2.500 Kfz/Tag

Wenn einer der Punkte mit „ja“ beantwortet wurde, dann kann der Radverkehr auf der Straße geführt werden, eine Radverkehrsanlage als Zusatzangebot kann aber sinnvoll sein, wenn einer der folgenden Fälle zutreffend ist:

- die Breite der Straße, auf der die Radfahrenden bisher fahren müssen beträgt außerorts weniger als 6,25 Meter oder innerorts weniger als 5,75 Meter
- der Schwerverkehrsanteil beträgt mehr als 10 % des durchschnittlichen täglichen Verkehrs
- der Radfahrende muss auf der Straße eine Steigung von mindestens 5 % bewältigen
- die Straße hat eine Kurvigkeit von mindestens 250 gon auf einer Länge von 1 Kilometer
- auf dem Straßenabschnitt wird eine überregionale touristische Radroute gemäß Landesradverkehrsplan 2030 geführt
- es ist regelmäßig ein hohes Radverkehrsaufkommen zu erwarten
- es handelt sich um einen kurzen Abschnitt (der Begriff „kurz“ hängt hier von den örtlichen Gegebenheiten ab) mit einer Lücke zwischen vorhandenen Radverkehrsanlagen, die bisher einen ungeschützten Wechsel auf die Fahrbahn erfordert

Wenn einer der Punkte mit „ja“ beantwortet wurde, dann ist es sinnvoll eine Radverkehrsanlage zu schaffen. Der Bedarf gilt als nachgewiesen.

Schritt 3: Ausnahmen vom Bedarfsnachweis

Zur Förderung der nachhaltigen Verkehrsträger kann von den Vorgaben zum Bedarfsnachweis abgesehen werden, wenn aus stadtplanerischen oder verkehrsplanerischen Gründen der Rad- und Fußverkehr vom Kfz-Verkehr getrennt und durch die Schaffung einer durchgängigen, komfortablen und barrierefreien Wegeinfrastruktur auf innörtlichen Verbindungen (Achsen) gebündelt werden soll. Diese Verbindungen können beispielsweise als Radschnellverbindungen, Komfort-radwege, Fahrradstraßen/-zonen, Sonderfahrspuren, straßenunabhängige Wegeverbindung sowie als straßenbegleitende Infrastruktur (mit oder ohne Benutzungspflicht) ausgebildet sein. Die übergeordnete Erschließungs- bzw. Verbindungswirkung (z.B. Anbindung eines Stadt-/Ortsteils an die Innenstadt) muss erkennbar sein. Die geplante Infrastruktur ist so komfortabel und verkehrssicher umzusetzen, dass von einer hohen Nutzerakzeptanz ausgegangen werden kann.

Ergebnis der Bedarfsprüfung

Führt keiner der vorstehenden Prüfschritte zu einer positiven Bewertung des Vorhabens, ist der Bedarf für die Umsetzung einer getrennten Radverkehrsführung nicht gegeben. Eine Förderung kann insofern nicht erfolgen.

16

2.5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendungen

Vorhaben werden nur unter der Voraussetzung gefördert, dass die Gesamtfinanzierung gesichert ist. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss und als Projektförderung gewährt. Es handelt sich um eine Anteilsfinanzierung (Förderung des Projektes zu einem bestimmten Prozentsatz (Fördersatz) an den zuwendungsfähigen Ausgaben).

Die tatsächliche Höhe der Zuwendung legt die LAG gemäß den Regelungen ihrer LES im Rahmen der vorgegebenen Mindest- und Höchstförderbeträge fest. Für die Förderung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität muss die Zuwendung gemäß Richtlinie LEADER 2023-2027, Teil 2, Abschnitt 4, Nr. 5 folgende Mindesthöhe erreichen:

- Kommunen: 5.000 EUR
- Vereine, AöR, Unternehmen, Stiftungen etc.: 2.500 Euro.

Die Zuwendung für ein Vorhaben darf grundsätzlich nicht mehr als 20 Prozent des ELER-Planungsbudgets betragen, das Ihrer LAG insgesamt zugewiesen wurde.

2.6. Umsatzsteuer

Die Umsatzsteuer ist nur zuwendungsfähig, wenn der Antragsteller diese auch tatsächlich selbst trägt. Dies ist durch eine entsprechende Bescheinigung des zuständigen Finanzamtes nachzuweisen. Sie ist mit den Antragsunterlagen einzureichen. Den Antrag auf Erteilung der betreffenden Bescheinigung finden Sie auf [ELAISA](#).

2.7. Vorzeitiger Maßnahmebeginn

Zuwendungen dürfen nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen wurden. Ausnahmen bilden nur die Vorplanungen, Gutachten usw., die Sie bereits vor der Antragstellung beauftragen mussten, um die für die Antragstellung erforderlichen Anlagen zu erarbeiten.

Ausnahmsweise kann auf Antrag unter den Voraussetzungen der [GAP-Strategieplan Rahmenrichtlinie](#) nach Nummer 4.2 ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn durch die Bewilligungsbehörde zugelassen werden.

17

2.8. Beihilfe

Ob es sich bei der Gewährung einer Zuwendung um ein Vorhaben mit einer Beihilferelevanz handelt, wird von der Bewilligungsbehörde geprüft.

Für den Bereich der nachhaltigen, multimodalen Mobilität kann eine Beihilferelevanz ausgeschlossen werden, wenn das beantragte Vorhaben in den Bereich der allgemeinen Infrastruktur fällt. Das heißt, das Vorhaben steht der Allgemeinheit unentgeltlich zur Verfügung **und** dient keinem Unternehmen spezifisch.

Steht das Vorhaben nicht der Allgemeinheit unentgeltlich zur Verfügung oder dient es einem Unternehmen spezifisch, dann prüft die Bewilligungsbehörde, ob eine De-minimis-Förderung gemäß der [Verordnung \(EU\) 2023/2831](#) möglich ist. Hierbei darf der Gesamtwert der einem Zuwendungsempfänger gewährten De-minimis-Beihilfe 300.000 Euro bezogen auf einen Zeitraum von drei Jahren nicht überschreiten.

3. Bewilligungsbescheid (Nebenbestimmungen, Vergabe)

Ihr Zuwendungsbescheid enthält Nebenbestimmungen. Diese sind im Zuwendungsverfahren zu beachten und zwingend einzuhalten, um finanzielle Kürzungen zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für Folgendes:

3.1. Auftragsvergabe bzw. Ausschreibungspflichten (Vergabeverfahren)

Der Bescheid enthält Vorgaben zur Auftragsvergabe bzw. Ausschreibungspflichten. Informieren Sie sich über die geltenden Bestimmungen. Auf [ELAISA](#) finden Sie entsprechende Merkblätter oder Informationen darüber, welches Ausschreibungsverfahren Anwendung findet. Das Nichtbeachten der vergaberechtlichen Bestimmungen kann eine finanzielle Kürzung von bis zu 100 % der Förderbeträge nach sich ziehen.

3.2. Publizitätspflichten

Erläuterungen zu den Publizitätspflichten geben an, welche Informationen Sie veröffentlichen müssen, um die Transparenz und Nachverfolgbarkeit des Projekts sicherzustellen. Die Gestaltungsleitlinien finden Sie auf den Seiten der [EU-Fonds](#). Informieren Sie sich über die spezifischen Anforderungen für Ihr Vorhaben und stellen Sie sicher, dass Sie alle erforderlichen Informationen gemäß den Vorgaben veröffentlichen.

3.3. Verfahren bei Änderungen zum Vorhaben

Erfolgt nach der Beschlussfassung durch das LAG-Entscheidungsgremium beispielsweise eine Änderung der ursprünglich angesetzten zuwendungsfähigen Ausgaben oder des Förderzwecks, ist eine „Neubewertung“ und damit verbundene Zustimmung der LAG gemäß der in der LAG festgelegten Verfahrensweise erforderlich. Der Bewilligungsbehörde ist diese Bestätigung der LAG-Entscheidung zur Änderung zum Vorhaben zusammen mit dem Änderungsantrag vorzulegen.

4. Zahlungen und Verwendungsnachweis

4.1. Formulare

Die Formulare zum Zahlungsantrag und Verwendungsnachweis finden Sie auf [ELAISA](#). Sie bestehen **aus einem allgemeinen Teil und dem Rechnungsblatt**.

4.2. Vorschusszahlungen

Vorschusszahlungen sind auf Antrag in Höhe von bis zu 50 % der bewilligten Zuwendung möglich. Die Antragsunterlagen finden Sie auf [ELAISA](#).

Der Antrag auf Vorschusszahlung ist möglich, wenn Ihr Zuwendungsbescheid bestandskräftig ist **UND** die Leistung nachweislich beauftragt wurde. Dem Antrag sind die entsprechenden Vergabeunterlagen und eine Kopie der zur Ausführung des Vorhabens geschlossenen Verträge (z. B. Bau- oder Dienstleistungsvertrag) beizufügen. Weitere (Teil-)Auszahlungen können erst dann gewährt werden, wenn der Vorschuss vollständig durch förderfähige Ausgaben abzüglich etwaiger Kürzungen und Verwaltungssanktionen nachgewiesen wurde.

19

4.3. Weitere Auszahlungen sowie Schlusszahlung

Der vollständige Zahlungsantrag/Verwendungsnachweis ist unter Beachtung des Bewilligungszeitraumes bei der Bewilligungsbehörde einzureichen. Vorzulegende Nachweise/Bauabnahmen sind dem Antrag beizufügen.

Beachten Sie hierbei die im Zahlungsantrag/Verwendungsnachweis aufgeführten Anlagen.

- Mit dem Zahlungsantrag sind die Zahlungen durch Rechnungen und Zahlungsnachweise im Original zu belegen.
- Anerkannt werden ausschließlich nachweislich bezahlte Rechnungen.
- Als Originalrechnungen gelten auch elektronische Rechnungen, die dem Begünstigten z. B. als PDF-Dokument per E-Mail übermittelt wurden, und Rechnungen, die der Rechnungssteller dem Rechnungsempfänger ausschließlich per Fax zugestellt hat.
- Die Rechnungen müssen auf den Antragsteller mit der im Antrag angegebenen Adresse ausgestellt sein.
- Der Liefer- oder Leistungsumfang muss auf den Rechnungen ersichtlich sein, dies gilt auch für Abschlagsrechnungen. Anderenfalls kann die Rechnung nur anerkannt werden, wenn auf ein Angebot bzw. Auftrag Bezug genommen wird oder eine prüfbare Aufstellung des Liefer- oder Leistungsumfangs vorgelegt wird.
- Rechnungen ausländischer Unternehmer müssen ebenfalls die im Geschäftsverkehr üblichen Anforderungen erfüllen. Bei Bedarf kann eine amtliche deutsche Übersetzung verlangt werden.
- Skonti, Rabatte und Gutschriften sind nicht förderfähig und vom Rechnungsbetrag abzuziehen. Bei Skonti und Rabatten gilt dies unabhängig davon, ob sie vom Antragsteller in Anspruch genommen wurden.
- Abgerechnete und bezahlte Leistungen müssen tatsächlich erbracht worden sein.
- Fertigstellungsbürgschaften fallen nicht unter diese Regelungen und können nicht als bezahlte Beträge anerkannt werden.

20

4.4. Wie sind die Rechnungen zu bezahlen?

Der Antragsteller muss Inhaber des rechnungsbegleichenden Kontos sein, d.h. die Rechnung darf nur von seinem Konto beglichen worden sein. Zahlungsnachweise sind im Falle von Überweisungen, Abbuchungen oder Sammelanweisungen die Original-Kontoauszüge sowie Ausdrucke elektronischer Kontoauszüge z. B. von PDF-Dateien der kontoführenden Bank.

Barzahlungen werden nicht anerkannt.

Beträge aus Gewährleistungs- und Sicherheitseinbehalten können als gezahlte Beträge anerkannt werden, wenn eine Bürgschaftserklärung vorgelegt oder eine Zahlung auf ein Sperrkonto nachgewiesen wurde.

Mit dem Zahlungsantrag ist eine Übersicht (Rechnungsblatt) über die im Zahlungsantrag geltend gemachten Ausgaben einzureichen, in der durch den Antragsteller förderfähige und nicht förderfähige Ausgaben zu kennzeichnen und die Summe der förderfähigen Ausgaben anzugeben sind. Es ist darauf zu achten, dass die nicht förderfähigen Ausgaben im Zahlungsantrag von den förderfähigen abgezogen werden.

5. Abschluss des Vorhabens

5.1. Zweckbindungsfrist

21

Für geförderte investive Vorhaben ist grundsätzlich eine Zweckbindungsfrist von mindestens fünf Jahren festzulegen. Die Zweckbindungsfrist endet mit Ablauf des fünften Kalenderjahres nach der Endauszahlung an den Zuwendungsempfänger. Die geförderten Grundstücke, Bauten und baulichen Anlagen, technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräte unterliegen der Zweckbindung. Sie dürfen ab Vorhabenbeginn bis zum Ende der Zweckbindungsfrist nicht veräußert und müssen entsprechend dem im Zuwendungsbescheid festgelegten Verwendungszweck genutzt werden.

5.2. Erstellung eines Inventarverzeichnisses

Sie sind dazu verpflichtet für jedes Gut eine Inventarnummer zu vergeben, diese auf dem jeweiligen Gut anzubringen und ein entsprechendes Inventarverzeichnis zu erstellen (inkl. Auflistung, wo sich diese Güter allgemein befinden/Standort). Dieses Inventarverzeichnis ist der Bewilligungsbehörde zum Abschluss der Maßnahme, mit dem Auszahlungsantrag vorzulegen.

Mit der letzten Auszahlung (Schlusszahlung) erhalten Sie einen Abschlussvermerk sowie die originalen Vergabeunterlagen, Rechnungen und Kontoauszüge zurück.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dieses Merkblatt nur ergänzende Informationen zum Förderprogramm enthält. Die verbindlichen Regelungen entnehmen Sie bitte der in diesem Merkblatt angegebenen EU-Verordnungen und Richtlinien sowie bei Zusage dem Zuwendungsbescheid.

Impressum

Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt
Referat 36 – Verkehrsstrategie, Alternative Mobilitätskonzepte
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

E-Mail: radverkehrskoordination-mid@sachsen-anhalt.de

Internet: <https://leader.sachsen-anhalt.de/>



**Kofinanziert von der
Europäischen Union**