

Anlage 5

Begriffsbestimmung und Abgrenzung der Fördertatbestände

Abbruchkosten

Abbruchkosten zählen zu den Baukosten. Fallen sie vor Erteilung des Bewilligungsbescheides an, so sind sie grundsätzlich nicht zuwendungsfähig. Bei erheblicher zeitlicher Differenz zwischen Abbruch und Baubeginn gibt es jedoch die Möglichkeit, die entstehenden Kosten in die Zuwendungsfähigkeit mit einzubeziehen, wenn

- a) der Abbruch als vorzeitiger Maßnahmebeginn für förderungsunbedenklich erklärt wird. Dies sollte aber nur dann geschehen, wenn die Kosten des Abbruchs tatsächlich erheblich sind.
- b) der Abbruch als Vorsorge- beziehungsweise Vorfinanzierungsmaßnahme im Zusammenhang mit einem Vorhaben der städtebaulichen Erneuerung oder der Neuordnung der Erschließung anerkannt wurde. Maßgeblich für die Definition des Maßnahmebeginns sind die Vorschriften der Landshaushaltsordnung.

Abnahmekosten

Kosten für bauaufsichtliche Abnahmen sind nicht förderungsfähig, weil sie unter Verwaltungskosten zu rechnen sind. (vergleiche Verwaltungskosten)

Abstufung

Der erhöhte Fördersatz gemäß Nummer 5.4 Rili KStB Bbg kommt nur in den Fällen zur Anwendung, wo die Abstufung einer Landesstraße einvernehmlich zwischen dem Land und dem künftigen kommunalen Baulastträger erfolgt ist.

Archäologische Begleitkosten

Nach § 5 des Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes können abgegrenzte Flächen, die bekannte oder nach begründeter Vermutung Bodendenkmale von besonderer Bedeutung bergen, zu Grabungsschutzgebieten erklärt werden. Soweit in ein Denkmal eingegriffen wird, hat der Veranlasser des Eingriffs die Kosten zu tragen. Die in diesem Rahmen beim Baulastträger anfallenden Kosten können bis zu 50 Prozent der Gesamtkosten als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Aufstufung

Mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) beziehungsweise den Folgemitteln entsprechend der Richtlinie

geförderte Straßen dürfen nicht sofort nach ihrer Fertigstellung aufgestuft werden, weil das GVFG beziehungsweise die vorliegende Richtlinie die Förderung von Maßnahmen in der Baulast der Gemeinden zum Zweck hat und deshalb die gebaute oder ausgebaute Straße für einen gewissen, im Einzelfall zu bestimmenden Zeitraum in der Baulast der Gemeinde verbleiben muss.

(vergleiche Baulastträger, Zweckbindungsfrist)

Ausbau

Erfolgt eine Verbesserung des Verkehrswertes durch eine Neuaufteilung beziehungsweise Verbreiterung der Verkehrsflächen oder eine Erhöhung der Belastbarkeit beziehungsweise Tragfähigkeit von Verkehrsflächen (einschließlich Brücken), liegt ein förderungsfähiger Ausbau vor.

Baukosten

Zu den zuwendungsfähigen Baukosten gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die nach dem Stand der Technik verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu werden gerechnet:

- Ausführungsstatik einschließlich der zugehörigen Ausführungsunterlagen,
- Prüfstatik von Ingenieurbauwerken,
- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung,
- Vermessungsarbeiten, soweit nicht nach § 3 Nummer 2 der Verdingungsordnung für Bauleistungen - Teil B - (VOB/B) Sache des Auftraggebers,
- Freimachen des Baugeländes einschließlich Kampfmittelbeseitigung,
- Baugrunduntersuchung während der Baudurchführung (vergleiche DIN 4020 Nummer 5),
- Baustoffprüfungen,
- Bestandsaufnahmen nach § 3 Nummer 4 VOB/B (nach Wertermittlungsrichtlinien) zur Beweissicherung,
- Gutachten, die während der Bauausführung noch notwendig werden,
- Schutzmaßnahmen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG),
- Brand- und Wasserschutzanlagen,
- Lichtzeichenanlagen einschließlich der zugehörigen Steuerungsanlagen,
- Sicherung beziehungsweise Absperrung der fertiggestellten Anlage bis zur Inbetriebnahme, soweit sie nicht vom Träger des Vorhabens durchgeführt werden kann,
- Wiederherstellungsarbeiten (zum Beispiel bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleichs,
- Bepflanzung,
- Ausgaben für Winterbaumaßnahmen,
- Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke,
- Umsatzsteuer, soweit nicht im Vorsteuerabzug absetzbar,
- Investitionssteuer.

Baulasträger

Wird eine Straße mit dem Ziel gebaut, dass die Baulast nach der Fertigstellung auf den Bund beziehungsweise auf das Land übergehen soll, ist eine Förderung aus Mitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ausgeschlossen. Vorhaben, die in den Bedarfsplänen des Bundes beziehungsweise eines Landes ausgewiesen sind, sind nicht förderungsfähig. (vergleiche Aufstufung)

Bauliche Erhaltung

Im Regelfall werden im Rahmen der Baulichen Erhaltung die Substanzerhaltung und die grundlegende Erhaltung (Erneuerung) der freien Strecken, der Ortsdurchfahrten sowie der Ingenieurbauwerke durchgeführt. Die Verkehrsflächen werden in Grund- und Aufriss und Querschnitt nicht wesentlich verändert und/oder erweitert.

Maßnahmen zur Baulichen Erhaltung im Sinne dieser Förderrichtlinie werden in den „Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen (RPE-Stra 01)“ der FGSV als „E1-/E2-Maßnahmen“ bautechnisch definiert.

Bauliche Unterhaltung

Zur Baulichen Unterhaltung zählen örtlich-punktuell Maßnahmen kleineren Umfangs zur Substanzerhaltung von Verkehrsflächen (Fahrbahnen, Radwege), die mit geringem Aufwand in der Regel sofort nach dem Auftreten eines örtlich begrenzten Schadens von Hand oder maschinell ausgeführt werden, wie zum Beispiel kleinflächige Flickarbeiten, Vergießen von Rissen.

*In Abgrenzung zur Baulichen Erhaltung werden im Rahmen der **Betrieblichen Unterhaltung** zum Beispiel die Wartung, Pflege und Reinigung einschließlich Winterdienst der Fahrbahnen, Radwege, Nebenanlagen (wie Randstreifen, Gräben, Durchlässe, Ingenieurbauwerke) und der Ausstattung (wie Verkehrszeichen, Leit- und Schutzeinrichtungen) ausgeführt.*

Behindertengerechte Baumaßnahmen

Voraussetzung für die Förderung ist, dass das Vorhaben die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeschränkungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die kommunalen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.

Beleuchtungsanlagen

Die Förderung von Beleuchtungsanlagen wird generell ausgeschlossen.

Bestandspläne/Bauwerksbücher

Bestandspläne werden nicht den Verwaltungskosten zugeordnet, sondern den zuwendungsfähigen Baukosten.

Das betrifft die Kosten für

- Bestandsvermessungen sowie erstmalige Erstellung von Bestandszeichnungen bei Bestandsaufnahmen von Straßen und Ingenieurbauwerken (bei Bauabschluss),
- Aufstellung der Bauwerksbücher,
- Aufstellung der Bestandspläne (bei Anfertigung der Bestandsunterlagen für Ingenieurbauwerke).

Betrieberschwerniskosten

Betrieberschwerniskosten des Baulasträgers selbst sind in keinem Fall zuwendungsfähig, daher auch keine Berücksichtigung eines Wertausgleichs; Betrieberschwerniskosten eines Dritten sind zuwendungsfähig.

Eigenleistungen

Leistungen, die der Zuwendungsempfänger erbringt, sind nicht förderfähig, auch wenn sie nach der Richtlinie zuwendungsfähig wären. Es können nur Leistungen Dritter abgerechnet und gefördert werden.

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

- a) Förderfähigkeit von Kostenanteilen der Verkehrsinfrastrukturunternehmen

Investitionszuschüsse können in Ausnahmefällen auf den Kostenanteil von Verkehrsinfrastrukturunternehmen an Kreuzungsmaßnahmen verwendet werden. Solche Investitionszuschüsse sollen in der Regel nur dann gewährt werden, wenn es sich um kostenaufwendige Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen innerhalb geschlossener Ortschaften handelt.

- b) Verwaltungskosten nach dem EKrG - Umfang der zuwendungsfähigen Kostenanteile

Nach dem EKrG wird die volle Kostenmasse (einschließlich Verwaltungskosten, Probebohrungen usw.) aufgeteilt. Die Verwaltungskosten bei EKrG-Maßnahmen sind nicht zuwendungsfähig.

Erhaltungsmaßnahmen

Förderfähig sind ausschließlich Maßnahmen der **baulichen Erhaltung** im Sinne dieser Förderrichtlinie. Dagegen sind Maßnahmen der **baulichen Unterhaltung** nicht förderfähig.

Fahrradwege

Eine Förderung von Fahrradwegen ist grundsätzlich möglich, wenn ein Zusammenhang mit einer nach der Richtlinie des

Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau - (Rili KStB Bbg) förderfähigen Straße gegeben ist.

Die nachträgliche Anlage separater Radwege und die bauliche Neuaufteilung des Straßenraumes zur Anlage von Radverkehrsflächen an förderungsfähigen Straßen sind förderungsfähige Ausbaumaßnahmen.

Selbstständig geführte Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulastträgerschaft können förderfähig sein. Es muss sich - wie bei den Straßen für den motorisierten Verkehr auch - um für den Radverkehr wichtige Wege handeln. Die kommunalpolitische Zielsetzung muss durch die entsprechende Ausweisung im Flächennutzungsplan der Gemeinde oder durch besondere Darstellung in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan zum Ausdruck gebracht werden.

Mit einer Wegweisung für den Radverkehr wird der Radverkehr auf sicheren und verkehrsgünstigen Radrouten geführt. Die Wegweisung für den Radverkehr stellt ein eigenständiges „Verkehrssystem“ dar. Sie dient der Optimierung, der Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Straßenverkehrs, insbesondere des Radverkehrs.

Die Wegweisung für den Radverkehr gemäß den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg (HBR Brandenburg)“ ist als Verkehrssystem förderfähig. Voraussetzung ist die Ausweisung in einem Radverkehrsplan der Kommune oder des Landkreises.

Zur Festlegung der Breite der Radwege sind die Bestimmungen der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO zu berücksichtigen, die auf die anerkannten Regeln der Technik und Rechtsprechung repräsentierenden Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen verweisen.

Grunderneuerung

Die Grunderneuerung ist entsprechend der Richtlinie für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen, Ausgabe 2001 (RPE-Str 01) die wesentliche Verbesserung des Gebrauchswertes ortsfester Verkehrsanlagen durch Erneuerung einzelner oder mehrerer Komponenten.

Die Wiederherstellung einer vorhandenen Verkehrsanlage nach deren Abnutzung dient der Erhaltung des ursprünglichen Verkehrswertes und ist Grunderneuerung.

Dabei wird das Abfräsen einer Verschleißschicht und die darauf folgende Erneuerung dieser Deckschicht nicht als wesentliche Verbesserung angesehen.

Das Aufbringen einer neuen Deckschicht oder eine Oberflächenbehandlung wird der Instandsetzung zugerechnet und ist somit nicht förderfähig.

Kontaminierungen

1. Grundsatz:

Den Baugrund stellt der Auftraggeber (= Projektträger), die Kostentragungspflicht liegt bei ihm.

Der Auftraggeber - Projektträger - zeichnet gegenüber dem Auftragnehmer verantwortlich für den Grund und Boden, auf dem gebaut wird. Er trägt das Risiko beim Auffinden von Kontaminierungen. Insofern ist er verpflichtet, die Zuwendungsgeber über die möglichen Risiken umfassend zu informieren. Es liegt also in seiner Verantwortung,

- sich bereits beim Erwerb von Grund und Boden beziehungsweise bei Sicherung von Grunddienstbarkeiten ein Bild von der Situation zu machen,
- im Rahmen der Baugrunduntersuchungen im Planungs-/ Vorbereitungsstadium die Situation bezüglich kontaminierender Stoffe zu erfassen und zu bewerten,
- Planungsalternativen aufzuzeigen, die Eingriffe in kontaminierte Bereiche vermeiden beziehungsweise minimieren,
- erforderliche Sanierungsmaßnahmen zu planen und die zugehörigen Kosten zu ermitteln, soweit sie zur Lösung der verkehrlichen Aufgabe erforderlich sind (Berücksichtigung im Finanzierungsantrag).

2. Grundsatz:

Grundsätzlich besteht Regressanspruch gegenüber dem Grundeigentümer beziehungsweise dem Verursacher der Kontaminierung.

Der Projektträger hat zu prüfen, inwieweit ein Anspruch in der Kostentragungspflicht gegenüber Dritten besteht. Im Einzelfall ist zu prüfen, inwieweit aufgrund früherer rechtlicher Gegebenheiten die Sanierungspflicht unbillig oder nicht zumutbar ist. Das Prüfergebnis ist gegenüber dem Zuwendungsgeber zu dokumentieren.

3. Grundsatz:

Es ist zu unterscheiden zwischen Kontaminierung mit und ohne gesetzlich normierte Pflichten zum Einschreiten.

Bei Kontaminierung mit Einschreitungspflicht (Gefahr für die Umwelt, insbesondere das Grundwasser) ist eine Sicherung oder Sanierung auch ohne die Baumaßnahme grundsätzlich erforderlich. Bei Kontaminierung ohne Einschreitungspflicht geht keine unmittelbare Gefahr für die Umwelt aus, es sind keine direkten Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen erforderlich. Kosten entstehen erst durch die „Zustandsstörung“.

Kosten bei Kontaminierung mit Einschreitungspflicht sind grundsätzlich nicht zuwendungsfähig. Sofern die Sicherung/ Sanierung des Bodens auch ohne Zustandsstörung durch die Baumaßnahme zwingend erforderlich ist, ist die Zuwendungsfähigkeit der insoweit entstehenden Kosten nicht gegeben.

Kosten bei Kontaminierung ohne Einschreitungspflicht sind zuwendungsfähig, soweit Regressansprüche nicht realisiert werden können. Die Sanierung und Sicherung des Bodens wird erst als Folge der Baumaßnahme notwendig. Von daher können die Kosten - soweit Regressansprüche nachweislich nicht realisiert werden können - grundsätzlich den Baukosten zugerechnet und als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Künstlerische Maßnahmen

Beim Straßen- und Brückenbau sind Kosten für die künstlerische Ausgestaltung nicht zuwendungsfähig.

Lärmvorsorge/Lärmsanierung

Maßnahmen der **Lärmvorsorge** sind im Zuge von Neubau- und Ausbaumaßnahmen an verkehrswichtigen kommunalen Straßen nach den Erfordernissen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) im Rahmen des aktiven Schallschutzes (Schallschutzwände und Schallschutzwälle) zuwendungsfähig. Passiver Schallschutz wird von der Förderung ausgenommen.

Eine nachträgliche **Lärmsanierung** an bestehenden kommunalen Straßen und Ingenieurbauwerken ist nicht zuwendungsfähig.

Leasing-Finanzierung

Im Rahmen des Zuwendungsrechts sind keine finanziellen Vorteile gegenüber der direkten Finanzierung erkennbar.

Die Fördermittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden dienen als Investitionshilfen der direkten Finanzierung eines Vorhabens. Leasingkosten sind dagegen als Betriebsmittel anzusehen und können nicht gefördert werden.

Mängelbeseitigung

Die Mängelbeseitigung gehört noch zum Bau oder Ausbau, da der Bau oder Ausbau nicht als abgeschlossen angesehen werden kann, solange noch Mängel in der Ausführung bestehen. Durch Mängelbeseitigung zusätzlich entstehende Kosten, weil die bauausführende Firma in Konkurs gegangen ist oder aus anderen Gründen nicht zur Gewährleistung herangezogen werden kann, sind zuwendungsfähig.

Markierungen

Markierungen, die im Zusammenhang mit der geförderten Baumaßnahme ausgeführt werden, sind förderfähig.

Das nachträgliche Anbringen oder die Änderung einer bloßen Fahrbahnmarkierung auf bestehenden Straßen für sich allein ist nicht als Ausbaumaßnahme anzusehen und deshalb nicht förderfähig.

Maßnahmebeginn

Die Maßnahme beginnt mit der Erteilung des Zuschlags an die im Ausschreibungsverfahren ausgewählte Baufirma.

Bei Baumaßnahmen im Zusammenhang mit Maßnahmen des Landesbetriebes Straßenwesen an Bundes- und Landesstraßen ergibt sich der Maßnahmebeginn zum Bau der förderfähigen Nebenanlagen aus der entsprechenden Vereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen zum Baubeginn.

Mittlerückflüsse/Rückforderungen

Grundlage für die Rückforderung von Fördermitteln einschließlich Verzinsung sind die §§ 48, 49, 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes sowie die Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Landeshaushaltsordnung.

Nicht verbrauchte Mittel sind vom Zuwendungsempfänger ohne Aufforderung unverzüglich an die Bewilligungsbehörde zurückzugeben. Die Bewilligungsbehörde muss über den Grund der Rückgabe informiert werden.

Bei Wegfall der Fördervoraussetzungen innerhalb der Zweckbindungsfrist ist im Rahmen einer Ermessensentscheidung darüber zu befinden, ob der Zeitraum, in dem die Voraussetzungen vorgelegen haben, als ausreichend anerkannt werden kann.

Die in den oben genannten Fällen zurückfließenden Mittel werden dem laufenden Förderprogramm wieder zugeführt.

Nachträge

Bei der Abwicklung von Baumaßnahmen kann es zu Nachvergütungsforderungen des Auftragnehmers kommen. Sie können zum einen begründet sein in einer nicht eindeutigen Beschreibung der auszuführenden Arbeiten oder auch in Arbeiten, deren Notwendigkeit sich erst später herausstellt. Üblicherweise wird eine Einigung in Nachtragsverhandlungen zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber angestrebt. Ist das Ergebnis eine Anerkennung (eines Teils) der Nachvergütungsforderung, so sind diese Kosten in der Regel als zuwendungsfähig anzusehen.

Ist in den Nachtragsverhandlungen keine Einigung zu erzielen, wird versucht, die Forderung auf dem Klageweg durchzusetzen. Kommt es zu einem Urteil, so können die entsprechenden Mehrkosten bei einer Fördermaßnahme als zuwendungsfähig angesehen werden.

Zur Verkürzung des Klageverfahrens wird oft ein Vergleich angestrebt. Die auf den Zuwendungsempfänger als Auftraggeber entfallenden Kostenanteile können dann aus verwaltungsökonomischen Überlegungen ebenfalls als zuwendungsfähig betrachtet werden.

Vor Abschluss des Vergleiches sollte die Bewilligungsbehörde beteiligt werden.

Natur- und andere hochwertige Materialien

Der Einsatz von Natur- und anderen hochwertigen Materialien ist dann zulässig, wenn der Nachweis des wirtschaftlichen Einsatzes im Vergleich zu preisgünstigeren gängigen Materialien erbracht wird und auch keine Kostenübernahme durch Dritte möglich ist.

Neubau

Ist die erstmalige Herstellung eines Straßenkörpers, dessen Nutzung auf unbestimmte Zeit angelegt ist und der spätestens am Tag der Verkehrsfreigabe erstmalig gewidmet wird.

Ersatzneubauten, wie zum Beispiel Brücken oder im Zuge von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, gelten **nicht** als Neubauvorhaben im Sinne dieser Richtlinie.

Planungskosten

Planungskosten gelten mit der Pauschalregelung gemäß Nummer 5.5.1.4 dieser Richtlinie als vollständig abgegolten.

Schlussabrechnung

Einzelne Vorhaben können - oft über Jahre - nicht abgerechnet werden, weil einzelne Kosten nicht endgültig festgestellt werden können. Die unerledigten Vorhaben belasten jedoch die Verwaltungen über Gebühr. Eine Reduzierung ist dringend erforderlich.

Verzögert sich die Schlussabrechnung eines Vorhabens aus Gründen, die der Zuwendungsempfänger nicht zu vertreten hat (zum Beispiel schwebende Prozesse, anstehende Schlussvermessung, fehlende Rechnungen Dritter), so kann die Bewilligungsbehörde im Benehmen mit dem Zuwendungsempfänger die zuwendungsfähigen Kosten endgültig festsetzen. Es handelt sich hier um zuwendungsfähige, in ihrer Höhe aber noch nicht feststellbare Kosten. Ein Vorhaben kann in diesem Fall als abgeschlossen angesehen werden, wenn es einen eigenen Verkehrswert darstellt oder dem Verkehr übergeben ist.

Möglich ist es auch, Teilverwendungsnachweise zu erstellen, bei denen die Zuwendungen zu den feststellbaren Kosten bestimmter Gewerke oder Bauabschnitte (Kostengruppen) endgültig festgesetzt und abgerechnet werden. Dies kommt vor allem dann in Betracht, wenn ein Benehmen mit dem Zuwendungsempfänger für die Festsetzung der Schlussrechnung wegen ungeklärter Kosten nicht herstellbar ist, da die Bewilligungsbehörde aus Sicherheitsgründen bei ungeklärten Kosten Risiken für den Landeshaushalt durch eine Abschätzung zur sicheren Seite, das heißt auf unterem Niveau, vermeiden muss.

Software

Die Anschaffung neuer beziehungsweise zusätzlicher Software ist grundsätzlich nicht förderfähig. Zum Gerät zugehörige Soft-

ware (zum Beispiel Lichtzeichenanlagen) kann im Rahmen einer Straßen- oder Brückenbaumaßnahme gefördert werden. Bei der Einreichung von Unterlagen zur Förderung ist eine Aufschlüsselung der einzelnen Kosten bezüglich Software vorzunehmen.

Steuerungsanlagen des Straßenverkehrs

Steuerungsanlagen des Straßenverkehrs können insbesondere bei Präferenzierung des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen und im Einzelfall aufwendige Straßenbaumaßnahmen ersetzen.

Zum Bau oder Ausbau der Straße gehören „Lichtzeichenanlagen einschließlich der dazugehörigen Steuerungsanlagen“. Unter bestimmten Voraussetzungen kann im Einzelfall bei einer förderfähigen Straße die Installierung einer Steuerungsanlage als eine Ausbaumaßnahme angesehen werden, auch wenn an der Straße selbst baulich nichts verändert wird. Diese Beurteilung ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit dann gerechtfertigt, wenn durch die Maßnahme aufwendigere Straßenbaumaßnahmen ersetzt werden.

Umbau

Maßnahmen, die einen Rückbau von Straßen zum Gegenstand haben und die Eigenschaft der Straße als verkehrswichtige Straße verändern, können nicht gefördert werden.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind generell nicht förderfähig. Wenn eine Straße ihren Charakter als verkehrswichtige Straße behält, ist jedoch ein aus Gründen der Sicherheit oder der Anpassung an geänderte Verkehrsverhältnisse durchzuführender **Umbau** - nicht Rückbau - förderfähig.

Dabei ist jedoch der Nachweis der Abgrenzung von verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen zu erbringen. Der Umbau kann auch als Unterbegriff des Ausbaus zu verstehen sein. Ein Rückbau aus städtebaulichen Gründen ist jedenfalls nicht förderfähig. Dazu steht das Städtebauförderungsgesetz zur Verfügung.

Eine Lösung ist über den Begriff „ortsgerechter Ausbau“ zu finden.

Es muss sich bei den förderfähigen Maßnahmen jedoch immer um einen verkehrsgerechten Ausbau handeln. Maßnahmen des Fußgänger- oder Radfahrerverkehrs sind in diesem Zusammenhang förderfähig.

Umsteigeanlagen

Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sind, wenn sie sich in der Baulast der Gemeinde befinden, zuwendungsfähig. Dazu gehören Pendlerparkplätze, Mitfahrerparkplätze, Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen.

Gefördert werden können „Pendlerparkplätze“ und „Mitfahrerparkplätze“ in kommunaler Baulast ohne beabsichtigte Erhe-

bung von Gebühren innerhalb der Zweckbindungsfrist. Die Anlagen müssen in vollem Umfang, aber mindestens zu 80 Prozent dem beantragten Zweck dienen. Ein entsprechender Nachweis ist zu erbringen. Die „Pendlerparkplätze“ und „Mitfahrer-parkplätze“ müssen sich an im Sinne der Richtlinie förderfähigen Straßen befinden und sind gemäß ihrem Zweck zu kennzeichnen.

Die Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, die dem Umstieg zum ÖPNV dienen, werden nicht im Rahmen der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau - (Rili KStB Bbg) gefördert, sondern gemäß ÖPNV-Gesetz (Kostenpauschale für Aufgabenträger) beziehungsweise Richtlinie zur Förderung des ÖPNV.

Unterhaltungskosten

- a) Zuwendungsfähig sind nach der vorliegenden Richtlinie (Rili KStB Bbg) nur der Neu-, Um- oder Ausbau, die Grunderneuerung und die Erhaltung; nicht dagegen die Unterhaltung/Instandsetzung. Die im Zusammenhang mit Unterhaltung entstehenden Ausgaben sind daher bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht zu berücksichtigen. Dieser Grundsatz erfährt keine Änderung dadurch, dass Unterhaltungskosten abgelöst werden beziehungsweise dass sich abzulösende Unterhaltungskosten durch vorzeitige Erneuerung eines Bauwerks im Zuge der Durchführung eines geförderten Vorhabens verringern.
- b) Verringert sich der Ablösungsbetrag für Unterhaltungskosten, die ein Vorhabenträger, etwa gegenüber der DB, zu tragen hat, durch vorzeitige Erneuerung eines Bauwerks, so ist der frei werdende Betrag von den zuwendungsfähigen Kosten abzusetzen.

Die Ablösung der Erhaltungs- und Betriebslast nach § 15 Absatz 4 EKRd dient der Verwaltungsvereinfachung und wird daher im Regelfall angewendet.

Bei der Gewährung von Bundes- und Landeszuwendungen gilt das Subsidiaritätsprinzip (siehe § 23 der Bundeshaushaltsordnung). Vor Inanspruchnahme von Zuwendungen hat der Antragsteller seine sonstigen Einnahmen, wie Beiträge Dritter, einzusetzen. Siehe auch Nummer 7.3.7 der Richtlinie.

Die Kosten für Unterhaltung werden bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Verkehrsberuhigung

Eine gezielte Förderung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist im Förderkatalog nicht vorgesehen.

Im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass auch Maßnahmen zur Verbesserung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs gefördert werden können. Es ist jedoch zu beachten, dass sich die Förderung immer auf verkehrswichtige innerörtliche Straßen bezieht.

Eine punktuelle Last- beziehungsweise Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) aus Gründen, die der Zuwendungsempfänger nicht beeinflussen (Umsetzung übergeordneter Rechts) kann, oder aus verkehrlichen Gründen (zum Beispiel Unfallhäufigkeit, Schulwegsicherung und Ähnliches) schließt die Förderung als verkehrswichtige Straße nicht aus.

Aus Gründen des Lärmschutzes ist auch ohne das Vorliegen eines Lärminderungsplanes an einer sonst als verkehrswichtigen innerörtlichen beziehungsweise Verbindungsstraße eingeordneten Straße die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf einen Teilabschnitt beziehungsweise durchgehend nicht zwingend förderschädlich.

Verkehrsleitsysteme

Verkehrsleitsysteme dienen der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Deswegen reicht eine bloße statische wegweisende Beschilderung im verkehrlichen Problembereich nicht aus. Die Steuerung des Verkehrs muss dynamisch aufgrund der aktuellen Verkehrssituation erfolgen.

Parkleitsysteme gehören unter anderem zu den Verkehrsleitsystemen. Parkleitsysteme sollen entsprechend den konkreten Verkehrssituationen und Belegungen der Parkkapazitäten gesteuert werden. Sie sollten von Parkraum-Management-Maßnahmen (zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung) begleitet werden. Kombinationen von Parkleitsystemen mit Informationssystemen für den ÖPNV (Anschlussangebote) sind zweckmäßig.

Verkehrswichtige innerörtliche Straßen

Der Fördertatbestand „Bau und Ausbau verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen“ trägt der Erkenntnis Rechnung, dass nicht nur

Hauptverkehrsstraßen (lokal besonders verkehrswichtige Straße innerhalb der Ortslage für überwiegend örtlich durchgehenden starken Verkehr mit Knotenpunkten in einer Ebene und Zufahrten zu anliegenden Grundstücken, die in der Regel gegenüber einmündenden und kreuzenden Straßen bevorrechtigt ist) im strengen Sinn für die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden von Bedeutung sein können, sondern auch andere Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion und überwiegender Nutzung durch fließenden Verkehr, wie zum Beispiel

Sammelstraßen (anbaufreie oder anbaufähige Gemeindestraße, die hauptsächlich den Verkehr zwischen Anliegerstraßen und Verkehrs- oder Hauptverkehrsstraßen vermittelt). Bei den von einer Förderung ausgenommenen Straßen ist weniger die Verbindungsfunktion als die Erschließungs- und Aufenthalts- und Freiraumfunktion maßgebend.

Anliegerstraßen sind Gemeinde- oder Privatstraßen, die hauptsächlich für den Zugang oder die Zufahrt zu den an ihnen gelegenen und dem Wohnen oder der wirtschaftlichen Betätigung dienenden Grundstücken bestimmt sind.

Erschließungsstraßen sind öffentliche Straßen (Wege, Plätze), die entweder zum Anbau bestimmt sind oder als anbaufreie Straßen innerhalb eines Baugebietes die Nutzung dieses Gebietes ermöglichen.

Von einer Zuordnung von Straßen nach präzise quantifizierten Verkehrsbelastungen wird zugunsten der Berücksichtigung kleinerer Gemeinden bei der Förderung abgesehen.

Verwaltungskosten

Verwaltungskosten gelten mit der Pauschalregelung gemäß Nummer 5.5.1.4 dieser Richtlinie als vollständig abgegolten.

Vorsorgemaßnahmen/Vorzeitiger Maßnahmebeginn

Bereits vor Baubeginn des geförderten Vorhabens abgeschlossene Vorsorgemaßnahmen können nicht als Vorhabenmasse bezuschusst werden. Vorsorgemaßnahmen mit Eigenfinanzierung bedürfen der Genehmigung der Bewilligungsbehörde vor Baubeginn.

Die Einwilligung zu einem vorzeitigen Maßnahmebeginn ist auf Ausnahmefälle zu beschränken und unter folgenden Vorbehalten zu erteilen:

1. Die Einwilligung bewirkt, dass eine Förderung vorzeitig erbrachter Vorhabenleistungen nicht ausgeschlossen wird; sie präjudiziert aber weder rechtlich noch tatsächlich Entscheidungen darüber, ob und gegebenenfalls wann in welcher Höhe das Vorhaben gefördert wird.
2. Das Finanzierungsrisiko für das Vorhaben trägt allein der Bauasträger.
3. Bei etwaigen Änderungen der gesetzlichen Förderbestimmungen bleibt der vorzeitige Maßnahmebeginn unberücksichtigt.

Wertausgleich

Vorteile, die dem Träger des Vorhabens oder einem Dritten entstehen, die aber nicht der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde dienen, sind angemessen auszugleichen.

1. Muss im Zuge eines Baus oder Ausbaus einer zuwendungsfähigen Maßnahme eine Umgehungsstraße ausgebaut werden, so ist für die mit Umleitungsverkehr größer zu dimensionierende Straße nach Wegfall dieses Umleitungsverkehrs ein Wertausgleich dann nicht anzurechnen, wenn die Straßendecke nur im notwendigen Umfang verstärkt wurde und der Ausbau der Straße selbst zuwendungsfähig wäre oder die Straße in der Erhaltungslast des Vorhabenträgers ist.
2. Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Kosten eines laut Richtlinie geförderten Vorhabens ist ein Wertausgleich zu berücksichtigen, wenn im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Vorhabens

- a) andere Verkehrswege oder -anlagen oder sonstige Anlagen verlegt, verändert oder erneuert werden, ohne dass für deren Träger Folgepflicht besteht, und dadurch bei diesen
 - b) eine Wertsteigerung oder -minderung durch Hinausschieben oder Vorverlegen des nächsten Erneuerungstermines eintritt.
3. Die Festlegung unter Nummer 2 findet keine Anwendung, soweit kreuzungsrechtliche Bestimmungen (Fernstraßengesetz, Brandenburgisches Straßengesetz, Bundeswasserstraßengesetz und Eisenbahnkreuzungsgesetz) für den Wertausgleich etwas anderes bestimmen.

4. Ausnahmen

Ein Wertausgleich entfällt

- a) soweit in notwendigem Umfang
 - Verkehrswege oder -anlagen des Vorhabenträgers selbst verlegt, verändert oder erneuert werden,
 - Verkehrswege oder -anlagen Dritter, die entsprechend Richtlinie selbst förderungsfähig sind, verlegt, verändert oder erneuert werden,
 - zusätzliche Anlageteile lediglich infolge des Vorhabens erstellt werden müssen (zum Beispiel bei Versorgungsleitungen: Einbau von Schiebern, Muffen, Schächten, Düchern oder Rohrmehrlängen),
- b) wenn der Eingriff in die Anlagen dem Unternehmen keinen Vorteil oder Nachteil bringt. Dies wird zum Beispiel dann der Fall sein, wenn
 - eine Anlage unter Verwendung des vorhandenen Materials lediglich verlegt wird,
 - lediglich ein Teil der Anlage erneuert wird, der bei einer späteren Erneuerung der Anlagen nicht ausgespart werden kann.

5. Folgepflicht

Die Regelung des Wertausgleiches findet ebenfalls keine Anwendung, wenn bei Anlagen Dritter Folgepflicht besteht und der Dritte die gesamten Kosten der Verlegung oder Veränderung der Anlage zu tragen hat. Sofern der Dritte aufgrund eines bestehenden Vertrages nur einen Teil der Kosten für einen Wertausgleich zu übernehmen hat, ist dieser Anteil bei der Festsetzung des Wertausgleiches anzurechnen.

6. Berechnung des Wertausgleiches

- a) Als Wertausgleich ist die Kapitalwertdifferenz anzusetzen.
- b) Zusätzlich zur Kapitalwertdifferenz sind für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten
 - der Wert der anfallenden Stoffe,

- die Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung bei Anlagen Dritter zu berücksichtigen.

Wiederverwertung teerhaltiger Ausbauspaltte

Der Wiedereinbau zerkleinerter (Kornbereich 0 - 33 mm) teerhaltiger Ausbaumasse ist nach Ummantelung mit Spezialbitumen oder hydraulischem Bindemittel als Fundations- oder Tragschicht grundsätzlich möglich und förderungsfähig. Die Förderung umfasst die Mehrkosten für Transport und Aufbereitung. Ausbau und Einbau regeln sich durch die ohnehin vorhandenen Erd- und Deckenbaupositionen. Soweit das aufbereitete Material nicht in der geförderten Baumaßnahme wieder verwendet werden kann, muss es von der Förderung ausgenommen werden. Zu den förderungsfähigen Kosten gehören während der Baudurchführung auch die entstehenden Kosten für Baustoffprüfungen und Laboruntersuchungen (Klärung Kosten für Lagerung).

Sollte die Möglichkeit bestehen, das aufbereitete Material in eine andere förderfähige Maßnahme einzubauen, sind diese Ausgaben für die Aufbereitung und den Transport zuwendungsfähig. Lagerkosten und Gebühren werden den Verwaltungskosten zugeordnet und sind nicht zuwendungsfähig. Die Zwischenlagerung und/oder Aufbereitung von kontaminiertem Material ohne den Wiedereinbau ist nicht zuwendungsfähig.

Zweckbindungsfrist

Der Zuwendungsempfänger hat zu gewährleisten, dass für mindestens fünf Jahre kein Eingriff durch Dritte (zum Beispiel Leitungs- und Versorgungsträger) in die fertiggestellte Straßen- beziehungsweise Brückenbaumaßnahme erfolgt. Die festgestellten Fördervoraussetzungen müssen, entsprechend der im jeweils zugrunde liegenden Zuwendungsbescheid verfügten Zweckbindungsfrist, erhalten bleiben. Ausnahmegenehmigungen können nur im Rahmen von Einzelfallentscheidungen insbesondere bei erheblichem Interesse des Landes beziehungsweise des Bundes erteilt werden.

Eine erneute Förderung der hergestellten Straße beziehungsweise Brücke kann erst nach Überschreiten der im technischen Regelwerk festgelegten Nutzungsdauer, jedoch frühestens nach dem Ende der Zweckbindungsfrist erfolgen.