Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

Präsident des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE
VORLAGE
17/1216
alle Abg.

01. Oktober 2018

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
IVB2-86.19-63.12

Telefon 0211 3843-4273

Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder
Zuleitung nach Maßgabe der Parlamentsinformationsvereinbarung

Anlage: Entwurf der Verwaltungsvereinbarung

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

gemäß der „Vereinbarung zwischen Landtag und Landesregierung über die Unterrichtung des Landtags durch die Landesregierung" übersende ich den Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat eine Verwaltungsvereinbarung mit den Ländern der Bundesrepublik Deutschland über die Gewährung von Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwege in den Jahren 2017 bis 2030 erarbeitet. Die Vereinbarung wurde inhaltlich mit dem Fachressort der Landesregierung abgestimmt.

Die Landesregierung hat der Verwaltungsvereinbarung in der Kabinettsitzung am 31. August 2018 zugestimmt.

Mit der Gewährung von Finanzhilfen für Radschnellwege unterstützt der Bund die Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände insbesondere zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums bei dem Aufbau eines nachhaltigen, für den schnellen Radverkehr ausgelegten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Verkehrssystems.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur
Haltestelle Stadttor:
Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

Ziel der Vereinbarung ist es, insbesondere in den urbanen Räumen und Metropolregionen einen Umstieg von Pendlerverkehren vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad zu erreichen und hierdurch sowohl die Luftreinhaltung und den Klimaschutz zu unterstützen als auch Staus im Verkehrssystem zu vermeiden und den Verkehrsablauf insgesamt zu verflüssigen.

NRW erhält einen Anteil von 22,3 % der gesamten Bundesmittel. Das sind jeweils rund 5,5 Mio. € pro Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst

Verwaltungsvereinbarung
Radschnellwege 2017 - 2030

über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes
an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5b
Bundesfernstraßengesetz zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder,
Gemeinden und Gemeindeverbände
(VV Radschnellwege 2017 - 2030)
vom 20.06.2018

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,

- nachstehend "Bund" genannt -

und

die Länder der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die für Verkehr zuständigen Ministerien,

- nachstehend "Länder"/"Land" genannt –

schließen folgende Vereinbarung:

Präambel

Mit der Gewährung von Finanzhilfen für Radschnellwege unterstützt der Bund die Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände – letztgenannte im Folgenden unter dem Begriff Gemeinden zusammengefasst– insbesondere zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums bei dem Aufbau eines nachhaltigen, für den schnellen Radverkehr ausgelegten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Verkehrssystems. Ziel ist es, insbesondere in urbanen Räumen und Metropolregionen einen Umstieg von Pendlerverkehren vom Kfz auf das Fahrrad zu erreichen und hierdurch sowohl die Luftreinhaltung und den Klimaschutz zu unterstützen, als auch Staus im Verkehrssystem zu vermeiden und den Verkehrsablauf insgesamt zu verflüssigen.

Radschnellwege müssen zur Gewährleistung eines schnellen Radverkehrs mit einer hohen Verkehrssicherheit besondere Anforderungen hinsichtlich der Linienführung, des Querschnitts und der Knotenpunktgestaltung erfüllen. Sie stellen insoweit besonders hochwertige, sichere und attraktive Radverkehrsanlagen dar. Sie sind in der Regel getrennt von Flächen anderer Verkehrsarten. Durch den hohen Standard soll der Radverkehrsanteil insbesondere von Pendlerverkehren mit Fahrtweiten bis zu einer Länge von rund 15 Kilometern erhöht werden.

Radschnellwege sollten daher als möglichst direkte Verbindungen zwischen den wesentlichen Quell- und Zielbereichen dort vorgesehen werden, wo mit einer hohen Radverkehrsnachfrage, vorwiegend von Berufs- und Pendlerverkehren, zu rechnen ist.

Die Unterstützung der Länder und Gemeinden mit Finanzhilfen durch den Bund erfolgt dabei nach folgenden Grundsätzen:

I. Bund und Länder stimmen darin überein, dass die Finanzhilfen der Unterstützung der Planung und des Baus von hochwertigen, sicheren und leistungsfähigen Radschnellwegen dienen. Sie ersetzen nicht die Aufgabe der Länder und Gemeinden zur Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen in ihrem Zuständigkeitsbereich.

II. Bund und Länder sind sich bewusst, dass die langfristige Benutzbarkeit der Radschnellwege eine bedarfsgerechte bauliche und betriebliche Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung durch den jeweiligen Baulastträger erfordert.

III. Zur Gewährleistung eines schnellen Radverkehrs mit einer hohen Verkehrssicherheit müssen Radschnellwege einen hochwertigen Standard aufweisen. Abstriche von dem hohen Standard der Radschnellwege sind daher möglichst zu vermeiden und auf kurze

Streckenanteile (Ausnahmen) zu beschränken. Weder der Nutzen noch die Verkehrssicherheit dürfen durch die Abweichungen beeinträchtigt werden.

IV. Bund und Länder sind sich einig, Finanzierungsmittel für die Errichtung von Radschnellwegen zuerst auch in anderen Programmen mit Investitionshilfen zu suchen.

V. Die Länder gewährleisten einen möglichst effizienten und sparsamen Mitteleinsatz durch

- Priorisierung von Maßnahmen mit einer hohen Maßnahmenwirkung,
- Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen

VI. Die Verwaltungsvereinbarung regelt, welche Radschnellwegemaßnahmen im Sinne dieser Verwaltungsvereinbarung förderfähig sind. Im Zuge von Radschnellwegen können seitens der Länder oder Gemeinden weitere Maßnahmen vorgesehen werden, wie z. B. zusätzliche Ausstattungselemente oder Abstellanlagen, die nicht der Förderung nach dieser Verwaltungsvereinbarung unterfallen. Eine Nutzung von anderen Förderprogrammen des Bundes, der Länder oder der EU für solche Maßnahmen bleibt unberührt.

Auf dieser Grundlage vereinbaren Bund und Länder:

Artikel 1
Finanzhilfen des Bundes und deren Verteilung an die Länder

(1) Auf der Grundlage von Artikel 104b Grundgesetz und § 5b Bundesfernstraßengesetz stellt der Bund den Ländern ab dem Bundeshaushalt 2017 bis zum Ablauf des Jahres 2030 Finanzhilfen zum Bau von in der Baulast der Länder oder Gemeinden stehenden Radschnellwegen zur Verfügung. Die Gewährung der Finanzhilfen ab dem Bundeshaushalt 2018 steht unter dem Vorbehalt der Bestätigung durch den Haushaltsgesetzgeber und sie erfolgt nach Maßgabe des jeweiligen Bundeshaushalts.

(2) Der Bund kann im jeweiligen Bundeshaushalt vorsehen bis zu 1 v. H. seiner Finanzhilfen für Forschungsvorhaben in Anspruch zu nehmen mit dem Ziel, die Effizienz der Maßnahmen zu bewerten sowie Erkenntnisse aus geförderten Maßnahmen für andere Maßnahmen nutzbar zu machen.

(3) Nach Abzug der Forschungsmittel verteilen sich die Finanzhilfen des Bundes auf die Länder gemäß nachfolgenden Prozentsätzen.

	[%]
Baden-Württemberg	11,4
Bayern	16,7
Berlin	6,5
Brandenburg	3,1
Bremen	1,2
Hamburg	3,0
Hessen	6,5
Mecklenburg-Vorpommern	2,0
Niedersachsen	10,6
Nordrhein-Westfalen	22,3
Rheinland-Pfalz	3,8
Saarland	0,7
Sachsen	3,9
Sachsen-Anhalt	2,9
Schleswig-Holstein	3,7
Thüringen	1,7

(4) Der Verteilung der Bundesmittel auf die Länder liegt folgender Schlüssel zu Grunde: Anteil am CO_2-Ausstoß des Straßenverkehrs (40 v. H.), mit der Einwohnerdichte gewichteter Anteil der Bevölkerung in Ballungsräumen (20 v. H.), Anteil am Gesamt-Radverkehrsaufkommen in Deutschland (40 v. H.).

Artikel 2
Finanzierungsbeteiligung des Bundes und der Länder

(1) Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderungsfähigen Maßnahmen mit einem Fördersatz bis zu 75 v. H., in begründeten Einzelfällen bis zu einem Höchstsatz von 90 v. H. der förderfähigen Kosten. Die Bewilligung des Höchstsatzes bedingt die Einhaltung des Artikels 8 Absatz 2.

(2) Der Landesanteil kann sowohl aus Mitteln des Landeshaushalts wie auch aus kommunalen Haushalten aufgebracht werden. Die Länder tragen dafür Sorge, dass bei förderungsfähigen Maßnahmen in der Baulast der Gemeinden die jeweilige Gemeinde einen angemessenen Eigenanteil trägt. Soweit es die förderungsfähige Maßnahme betrifft, darf der Eigenanteil des Landes oder der Gemeinde nicht durch andere Förderprogramme des Bundes oder der EU ersetzt werden.

Artikel 3
Förderungsfähige Maßnahmen und Fördervoraussetzung

(1) Mit den Finanzhilfen des Bundes können Investitionen der Länder und Gemeinden in Radschnellwege gefördert werden, die ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes erst nach dem Jahr 2022 oder überhaupt nicht getätigt würden.

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

Zu dem hohen Standard von Radschnellwegen gehören:

a) 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,
b) Sichere und komfortable Knotenpunkte mit keinen (Planfreiheit, Bevorrechtigung) oder nur geringen Wartezeiten für den Radverkehr
c) Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten
d) möglichst geringe Steigungen,
e) hohe Belagsqualität.

(2) Die Finanzhilfen des Bundes zum Bau von Radschnellwegen können eingesetzt werden

a) zum Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) und des benötigten Grunderwerbs von
   i) eigenständigen Radschnellwegen,
   ii) straßenbegleitenden Radschnellwegen (auch als Radfahrstreifen ausgebildet),

iii) Radschnellwegebrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung insbesondere von Straßen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radschnellverbindungen,

b) zum radschnellweggerechten und verkehrssicheren Umbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) und des benötigten Grunderwerbs von höhengleichen Knotenpunkten im Zuge der Radschnellverbindungen gemäß Absatz 3 f),

c) für aus Verkehrssicherheitsgründen erforderliche Elemente der verkehrstechnischen Ausstattung der Radschnellwege, einschließlich Beleuchtungsanlagen

d) zur Errichtung wegweisender Beschilderung der Radschnellwegverbindung gemäß Absatz 3f) in Anlehnung an das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr,

e) zur durchgehenden farblichen Kennzeichnung der Radschnellverbindungen gemäß Absatz 3f) mit Markierungsmaterial nach bundeseinheitlichem Standard.

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

(3) Voraussetzung für die Förderung ist, dass der Radschnellweg

a) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei ist,

b) unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,

c) eine eigene Verkehrsbedeutung insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre hat,

d) ein hohes Radverkehrspotenzial besitzt. Ein hohes Potenzial liegt in der Regel vor, wenn Prognoseverkehrsstärken von mehr als 2.000 Radfahrten (DTV_{Rad}) pro Tag im Querschnitt zu erwarten sind. Bei im Ausnahmefall niedrigeren Prognosebelastungen sind die Wirtschaftlichkeit und der Bedarf an Finanzhilfen durch den Bund gesondert nachzuweisen.

e) nicht überwiegend touristischen Verkehren dient oder zu dienen bestimmt ist,

f) alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km ist,

g) dauerhaft und verkehrssicher -einschließlich Winterdienst- durch die Träger der Straßenbaulast betrieben und unterhalten wird.

Artikel 4
Verfahren

(1) Das Verfahren richtet sich nach Art. 4 der Grundvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 a Absatz 4 a. F. des Grundgesetzes vom 19. September 1986 (MinBlFin. 1986, S. 238).

(2) Vor Bewilligung der Fördermittel sind dem Bund gemäß der Anlage 1 zu dieser Verwaltungsvereinbarung Angaben zum Fördergegenstand, Fördergebiet und Träger des Vorhabens sowie zu den Investitionskosten und den Förderbeträgen zu übermitteln.

(3) Äußert sich der Bund nach Vorliegen aller in Anlage 1 benannten relevanten Unterlagen nicht innerhalb einer Frist von einem Monat, wird unterstellt, dass er keine Einwendungen erhebt. Beabsichtigt der Bund, ein Vorhaben von der Förderung auszuschließen, teilt er dies dem Land innerhalb dieser Frist schriftlich mit und legt innerhalb einer weiteren Frist von zwei Wochen dem Land seine Gründe schriftlich dar.

Artikel 5
Haushaltsrechtliche Durchführung

(1) Die Finanzhilfen des Bundes werden nach Maßgabe von Artikel 6 der Grundvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 a Absatz 4 a. F. des Grundgesetzes vom 19. September 1986 (MinBlFin. 1986, S. 238) den Ländern zur selbständigen Bewirtschaftung zur Verfügung gestellt.

(2) Die Einwilligung zur Inanspruchnahme von Ausgaberesten wird der Bund erteilen, sofern dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die kassenmäßige Deckung möglich ist.

Artikel 6
Umverteilung Kassenmittel

(1) Die Länder teilen dem Bund zu den Terminen 1. Juli und 1. Oktober mit, welche Kassenmittel sie voraussichtlich bis zum Jahresende abrufen werden.

(2) Der Bund kann im Benehmen mit den Ländern in der zweiten Hälfte eines Jahres einen Teil der fälligen, aber noch nicht abgerufenen Kassenmittel eines Landes zugunsten anderer Länder umverteilen, wenn die Kassenmittel sonst bis zum Jahresende voraussichtlich nicht abfließen.

(3) Der Anteil der Länder an den Finanzhilfen wird durch die Umverteilung der Kassenmittel nicht berührt. Vielmehr wird der Bund einem Land die Kassenmittel, die er zugunsten anderer Länder umverteilt, im folgenden Jahr bereitstellen, sofern die kassenmäßige Deckung möglich ist. In diesem Zuge kann er den zuvor durch die Umverteilung begünstigten Ländern die diesen nach dem Verteilungsschlüssel zustehenden Finanzmittel im folgenden Jahr oder den folgenden Jahren in gleicher Höhe kürzen. Auf Antrag des Landes, das die Mittel nicht abgerufen hat, können die Bereitstellung der Mittel nach Satz 2 und die Kürzung nach Satz 3 auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Sofern absehbar ist, dass die Mittel auch zu dem späteren Zeitpunkt nicht abgerufen werden, können die Mittel dauerhaft auf andere Länder übertragen werden.

Artikel 7
Zweckentsprechende Inanspruchnahme und Verwendung der Bundesmittel

(1) Die Länder weisen dem Bund bis zum 1. April für das vorangegangene Jahr die zweckentsprechende Inanspruchnahme und Verwendung der Bundesmittel gemäß Artikel 6 Absatz 3 Grundvereinbarung nach.

(2) Die Länder teilen dem Bund einschlägige Prüfungsbemerkungen ihrer Rechnungsprüfungsbehörden mit.

Artikel 8
Rückforderung von Mitteln

(1) Die Länder zahlen die Finanzhilfen zurück, wenn geförderte Maßnahmen nicht die Voraussetzungen nach § 5b Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz sowie der Verwaltungsvereinbarung erfüllen oder baulich nicht umgesetzt werden.

(2) Bis zum Ablauf des 31.12.2030 ist sicherzustellen, dass bezogen auf alle in einem Land im Rahmen dieser Vereinbarung geförderten Maßnahmen die Förderquote des Bundes den Durchschnittssatz von 75 v.H. nicht übersteigt. Die Länder zahlen darüber hinaus gewährte Finanzhilfen an den Bund zurück.

(3) Zurückgezahlte Finanzhilfen können vom jeweiligen Land vorbehaltlich Absatz 4, Satz 1 erneut in Anspruch genommen werden.

(4) Nach dem 31.12.2030 dürfen Finanzhilfen nicht mehr zur Auszahlung angeordnet werden. Der Rückforderungsanspruch nach Absatz 1 und Absatz 2 bleibt unberührt.

(5) Zurückzuzahlende Bundesmittel sind zu verzinsen und an den Bund abzuführen. Der Zinssatz entspricht dem vom Bundesministerium der Finanzen jeweils durch Rundschreiben an die obersten Bundesbehörden bekanntgegebenen Zinssatz für Kredite des Bundes zur Deckung von Ausgaben; der Zinssatz beträgt jedoch mindestens 0,5 Prozent jährlich.

Artikel 9
Anwendung der Grundvereinbarung

(1) Im Übrigen finden die Regelungen der Grundvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes vom 19. September 1986 (MinBlFin. 1986, S. 238) Anwendung.

(2) Wird die 30-Tage-Frist nach Artikel 6 Absatz 1 der Grundvereinbarung überschritten, so kann der Bund für die Zeit vom Fristablauf bis zur zweckentsprechenden Verwendung Zinsen verlangen. Der Zinssatz entspricht dem vom Bundesministerium der Finanzen jeweils durch Rundschreiben an die obersten Bundesbehörden bekanntgegebenen Zinssatz für Kredite des Bundes zur Deckung von Ausgaben; der Zinssatz beträgt jedoch mindestens 0,5 Prozent jährlich.

Artikel 10
Evaluierung

Die Finanzhilfen werden entsprechend Artikel 104b GG regelmäßig durch den Bund im Zusammenwirken mit den Ländern evaluiert. Eine wesentliche Grundlage der Evaluierung ist die Bereitstellung von Verkehrs- und Unfalldaten durch die Länder. Die Gewinnung sonstiger, für die Evaluierung unabdingbarer Informationen hat so zu erfolgen, dass die beteiligten Stellen möglichst gering belastet werden.

Artikel 11
Öffentlichkeitsarbeit

(1) Die Förderung des Bundes ist in der öffentlichen Kommunikation (z. B. Pressemitteilungen, Veröffentlichungen, Internet, Veranstaltungen) angemessen darzustellen.

(2) Im Bewilligungsbescheid gegenüber den Gemeinden bringen die Länder zum Ausdruck, inwieweit die Förderung auf Finanzhilfen des Bundes beruht, und legen den Gemeinden auf, die Förderung durch den Bund während des Baus und nach Fertigstellung in geeigneter Form auszuweisen. Dabei sind die Logos „Radschnellwegförderung" sowie „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur" zu verwenden. Der Bund stellt den Ländern die entsprechenden Wortbildmarken elektronisch zur Verfügung. Nach Abschluss der Bundesförderung zu einem Radschnellweg bzw. nach Fertigstellung wichtiger Einzelmaßnahmen ist die Bundesförderung dauerhaft, z. B. durch Plaketten, Hinweistafeln usw., darzustellen.

(3) Die Länder wirken darauf hin, den Bund in die öffentlichkeitswirksame Kommunikation der Förderung sowie in wesentliche öffentlichkeitswirksame Termine bedeutender Maßnahmen einzubinden. Die Länder werden mit dem Bund jährlich Termine zur gemeinsamen Vorstellung von geförderten Maßnahmen abstimmen.

Artikel 12
Inkrafttreten, Geltungsdauer

Die Verwaltungsvereinbarung tritt mit Gegenzeichnung aller Länder in Kraft.

Für die Bundesrepublik Deutschland

Bonn, den 26.06.18

Dr. Stefan Krause

Für das Land Baden-Württemberg Das Ministerium für Verkehr Stuttgart, den	Für den Freistaat Bayern Das Staatministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr München, den ....
Für das Land Berlin Der Senator für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, den	Für das Land Brandenburg Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Potsdam, den ....
Für die Freie Hansestadt Bremen Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen, den	Für die Freie und Hansestadt Hamburg Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg, den ....
Für das Land Hessen Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung Wiesbaden, den	Für das Land Mecklenburg-Vorpommern Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Schwerin, den ....

Für das Land Niedersachsen Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Hannover, den	Für das Land Nordrhein-Westfalen Das Ministerium für Verkehr Düsseldorf, den ....
Für das Land Rheinland-Pfalz Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Mainz, den	Für das Saarland Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Saarbrücken, den ....
Für den Freistaat Sachsen Das Staatministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Dresden, den	Für das Land Sachsen-Anhalt Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Magdeburg, den ....
Für das Land Schleswig-Holstein Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Kiel, den	Für den Freistaat Thüringen Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Erfurt, den ....

Anlage 1

Folgende Angaben zur gesamten Radschnellverbindung und zur konkreten Maßnahme sind dem Bund gemäß Artikel 4 vor Bewilligung der Finanzhilfen zur Planung und zum Bau von Radschnellwegen vorzulegen:

1. Fördergegenstand

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

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