



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Ministerium für Verkehr • Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

An die Abteilungen 4 der
Regierungspräsidien:
Stuttgart
Karlsruhe
Freiburg
Tübingen

Stuttgart 7. November 2023

LGVFG

Erlass zur Förderung und Umsetzung von Ortsmitten im Rahmen des LGVFG

Der vorliegende Erlass dient als Arbeitsgrundlage für die Regierungspräsidien im Themenfeld lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten. Die Regierungspräsidien werden dabei unterstützt, die Fördermöglichkeiten zur Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten im Sinne der Ziele des Landes anzuwenden. Kommunen sollen auf dieser Grundlage aktiv zur Antragstellung motiviert und bei der Antragstellung und Abstimmung der förderfähigen Maßnahmen begleitet werden. Der Erlass soll eine einheitliche Anwendung der Förderanträge zu Ortsmitten gewährleisten.

1. Zielsetzung und Zweck der Förderung

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten sind insbesondere an Vororten/Stadtteilen und im ländlichen Raum Leuchtturmprojekte der Verkehrswende. Sie signalisieren, dass Klimaschutz und erhöhte Lebensqualität Hand in Hand gehen können.

Die Schaffung von 500 lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Baden-Württemberg bis 2030 ist als wichtiger Baustein zur Verkehrswende ein zentrales Ziel des Ministeriums für Verkehr

Informationen zum Schutz personenbezogener Daten nach der DSGVO finden sich auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr unter „Service“ / „Datenschutz“. Auf Wunsch werden diese Informationen in Papierform versandt.

Dorotheenstr. 8 • 70173 Stuttgart (VVS: Charlottenplatz) • Behindertengerechte Parkplätze vorhanden
Telefon +49 711 89686-0 • Telefax +49 711 89686-9020 • E-Mail poststelle@vm.bwl.de • de-mail-poststelle@vm.bwl.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de • www.service-bw.de

(VM). Mit der Förderung sollen die Kommunen bei der Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten unterstützt werden.

Grundlage für die Umgestaltung der Ortsmitten soll jeweils eine Gesamtbetrachtung unter Einbeziehung aller Verkehrsträger und aller Belange sein. Der Begriff Ortsmitte bezieht sich dabei grundsätzlich auch auf Innenstädte, Teilorte und Stadtteilzentren. Im weiteren Dokument wird in der Regel zur Vereinfachung nur von Ortsmitten gesprochen.

Ziel ist eine Verkehrsplanung, die Faktoren wie die Aufenthalts- und Lebensqualität der Anwohner*innen und Nutzer*innen des Straßenraumes sowie eine Verbesserung der Verkehrsqualitäten für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV stärker in den Mittelpunkt rückt. Es sollen Ortsmitten geschaffen werden, in denen mehr Raum zum Gehen, Flanieren und Verweilen, Möglichkeiten für Kommunikation und sozialen Austausch existiert. Eine Reduzierung der Verkehrsbelastung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Ziel- und Quellverkehrs, ist erwünscht, jedoch nicht in jedem Fall Voraussetzung, um als lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte eingestuft zu werden. Eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Ortsumfahrungen bzw. geeignete innerstädtische Straßen kann ein hilfreiches Element für die Umgestaltung in eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte sein.

Ortsmitten sollen das Zentrum der kommunalen Fuß- und Radwegenetze darstellen und mit durchgängigen, sicheren, attraktiven sowie ausreichend breiten Wegen für den Fuß- und Radverkehr und sicheren Querungen ausgestattet sein.

Von den Ortsmitten aus soll insbesondere die Entwicklung von Fußverkehrsnetzen systematisch erfolgen. Die Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten versteht sich daher auch unmittelbar als Beitrag zur Förderung des Fußverkehrs.

Vorhaben zur Schaffung lebendiger, verkehrsberuhigter und sicherer Ortsmitten sollen darüber hinaus einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Barrierefreiheit sowie zum Lärmschutz leisten. Die Gewährleistung von Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit sind Fördervoraussetzungen.

Es ist eine jeweils positive Klimabilanz der Gesamtmaßnahme anzustreben.

Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten können zur (Wieder-)Belebung von Ortszentren beitragen. Als Rückkopplungseffekt wirkt sich dies wiederum positiv auf die Attraktivität der Ortsmitte für den Rad- und Fußverkehr, für Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer*innen sowie mobilitätseingeschränkte Menschen, letztlich für alle Nutzer*innen des öffentlichen Straßenraumes, aus.

2. Rolle der Regierungspräsidien bei der Förderung von Ortsmitten nach LGVFG

Die Regierungspräsidien unterstützen Kommunen bei der Realisierung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten. Ein zentrales Instrument dabei ist das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), das sich auf die kommunale Verkehrsinfrastruktur bezieht.

Die Regierungspräsidien wirken darauf hin, dass die Kommunen durch die Förderung im Sinne der Landesziele im Rahmen der personellen, finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten bestmöglich unterstützt werden. Die Regierungspräsidien wirken maßgeblich daran mit, dass möglichst viele Kommunen einen Umbau zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten im Rahmen der LGVFG-Förderung, auch unter Nutzung der Fördermöglichkeiten von außerörtlichen Straßen, vornehmen.

Die Regierungspräsidien nehmen eine beratende Rolle bei kommunalen Projekten wahr. Bei Gemeinschaftsprojekten, bei denen die Regierungspräsidien als Baulastträger für Bundes- und Landesstraßen betroffen sind, ist eine Durchführungsvereinbarung abzuschließen.

3. Förderrechtliche Eingrenzung von Ortsmitten

Ziel des LGVFG ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der Luftsituation und des Lärmschutzes der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität.

Mit LGVFG-Mitteln sind ausschließlich investive Maßnahmen mit Verkehrsbezug förderfähig. Vor der Programmanmeldung muss die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger das Vorhaben daher mit davon berührten städtebaulichen Maßnahmen abstimmen. Dies ist mit Einreichung der Unterlagen zur Programmaufnahme durch die Antragsteller zu bestätigen.

Mit der Novellierung des LGVFG in Verbindung mit der VwV-LGVFG ist als Ziel seit 2020 im Bereich Kommunaler Straßenbau (KStB) des LGVFG erstmalig auch die Förderung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte explizit benannt. Durch die Novellierung ergeben sich neue Handlungsspielräume und Fördermöglichkeiten.

Voraussetzung für die Förderfähigkeit im LGVFG-KStB ist die Lage der Ortsmitte an einer verkehrswichtigen innerörtlichen Straße. Darunter fallen Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion, die innerhalb der geschlossenen Ortslage die Grundstruktur des Straßennetzes bilden. Die Verkehrswichtigkeit ist dabei nicht nur auf den fließenden Kfz-Verkehr zu beziehen. Auch aus Rad- und Fußverkehrsperspektive kann eine Verkehrswichtigkeit begründet werden. Überwiegend vorhabenbezogene Planungen im Sinne einer Erschließung von Baufeldern sind nicht umfasst.

4. Definition und Abgrenzung von Ortsmitten

Ortsmitten und Stadtteilzentren in Baden-Württemberg zeichnen sich unter anderem aufgrund der Größenunterschiede und unterschiedlich gewachsener Strukturen, aber auch aufgrund unterschiedlicher Funktionen und Ansprüche durch eine große Vielfalt und Variabilität aus.

Während es in kleineren Kommunen (im ländlichen Raum) meist nur eine Ortsmitte (monozentrische Struktur) und gegebenenfalls mehrere Teilorte gibt, sind in größeren Kommunen auch mehrere Ortsmitten und Stadtteilzentren (polyzentrische Strukturen) zu erwarten.

Die Ortsmitte sollte an mindestens einer Hauptverkehrsstraße bzw. einer Kreuzung mehrerer Hauptverkehrsstraßen im innerörtlichen Straßennetz verortet sein. Die Förderung kann auch Begleitmaßnahmen an weiteren Straßen (z.B. Umbau von Knotenpunkten, Signalisierungen, Maßnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehren) mit umfassen, soweit diese im funktionalen Zusammenhang mit den verkehrlichen Maßnahmen in der Ortsmitte stehen und finanziell von untergeordneter Bedeutung sind.

Der Begriff „Ortsmitte“ im LGVFG umfasst dabei begrenzte Abschnitte im Kernbereich von Siedlungen (Ortszentren). Häufig ist die Ortsmitte innerhalb einer Kommune vernetzt mit anderen wichtigen innerörtlichen Plätzen und Funktionen.

Oftmals handelt es sich bei der Ortsmitte um ein gewachsenes Zentrum mit Rathaus, Marktplatz, Kirche o.ä., das für die Bürger*innen zugleich eine identitätsstiftende Funktion hat. Sie umfasst zentrale Funktionen für das öffentliche Leben in einer Kommune. Häufig sind Ortsmitten durch eine Multifunktionalität gekennzeichnet, d.h. sie beinhalten unterschiedliche Nutzungen wie Arbeiten, Wohnen, Verwaltung, Handel und Gastronomie. Aus verkehrlicher Perspektive ist die Ortsmitte somit ein Auslöser für Ziel- und Quellverkehr.

Dort wo Ortsmitten aufgrund fehlender historisch gewachsener Strukturen, starker städtebaulicher Eingriffe oder einer nicht mehr bestehenden Funktionsmischung sich nicht über die Bausubstanz, die objektive Gestaltung und die Randnutzungen identifizieren lassen, kann im Einzelfall auch die angestrebte zentrale Funktion für das öffentliche Leben in der Kommune als Grundlage für die Identifikation einer Ortsmitte herangezogen werden. Als Orientierungshilfe, um Ortsmitten im Förderkontext räumlich abzugrenzen, kann davon ausgegangen werden, dass die Ortsmitte in der Regel eine Länge von weniger als 500 m Straßenlänge und einer Fläche von weniger als einem qkm umfasst. Insbesondere in kleineren Kommunen kann die Ortsmitte ganz oder teilweise identisch mit der Ortsdurchfahrt sein.

Auch ein teilweiser Um- und Rückbau von Ortsmitten ist möglich. Im Zweifel ist die Abgrenzung an den Zielen des Landes im Bereich lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten und an den Problemlagen und den funktionalen und räumlichen Zusammenhängen zu orientieren.

5. Gegenstand der LGVFG-Förderung

Förderfähig zur Entwicklung einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte sind laut VwV-LGVFG der Umbau und Rückbau sowie verkehrstechnische Maßnahmen von innerörtlichen Straßen in kommunaler Baulast. Von der Förderung erfasst werden alle Baumaßnahmen und Infrastruktureinrichtungen im öffentlichen Verkehrsraum mit Verkehrsbezug die dem Ziel der Förderung dienen.

„Förderfähig ist auch die Entwicklung einer sicheren Ortsmitte an solchen verkehrswichtigen Straßen, auch in Teilorten und Stadtteilen. Darunter fallen der Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen sowie verkehrstechnische Maßnahmen in kommunaler Baulast zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sowie der Reduzierung der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen.“ (VwV-LGVFG-Teil B Besonderer Teil, I. Kommunalen Straßenbau 1.1 – Stand 2023)

Im Zuge der Schaffung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten werden explizit Maßnahmen zur Flächenumverteilung zugunsten des Umweltverbundes als förderfähig definiert. Dazu zählen:

- Fahrbahnverengungen und Fahrbahnverswenkungen
- Verminderung der Zahl der Kfz-Fahrbahnen oder -Abbiegespuren
- Verkleinerung der Kurvenradien an Kreuzungen und Einmündungen
- Reduzierung der Zahl der Kfz-Stellplätze

Abgeleitet von den oben genannten Zielen einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte können zahlreiche weitere investive Maßnahmen den förderfähigen Kosten zugeordnet werden. Im Folgenden sind beispielhaft – nicht abschließend – einige förderfähige Elemente benannt:

Übergeordnete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, u.a.:

- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, z.B. geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, und zur Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit
- Maßnahmen zur Herstellung und Verbesserung der Intermodalität (Umsteigemöglichkeiten), Multimodalität (Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsarten)

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Fußverkehr im Straßenraum, u.a.:

- Elemente einer sicheren und attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur im Längsverkehr
- Attraktive, sichere Quermöglichkeiten für den Fußverkehr
- Verkehrstechnische Maßnahmen zur Verringerung des fließenden Kfz-Verkehrs, zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, zur Verringerung der Wartezeiten des Fußverkehrs oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs
- Schaffung von Verweil- und Aufenthaltsflächen, Ruheplätzen und Spielflächen (insofern sie zur Befriedigung von Bedürfnissen der Fußgänger*innen erforderlich sind und keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit des Längsverkehrs darstellen, dazu gehören u.a.
 - o Maßnahmen zur (Teil)Entsiegelung und Begrünung von Ortsmitten
 - o Toiletten

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr im Straßenraum, u.a.:

- Sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur im Längs- und Querverkehr
- Fahrradabstellplätze mit und ohne Überdachung
- Verkehrstechnische Maßnahmen zur Verringerung des fließenden Kfz-Verkehrs, zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, zur Verringerung der Wartezeiten des Radverkehrs oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs

Maßnahmen zur Verringerung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum und zur Förderung der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes:

- Einrichtung von Netzanschlüssen für Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge an Straßen und öffentlichen Flächen
- Einrichtung von Stellplätzen für E-Autos und Car-Sharing-Fahrzeuge
- Anlagen von dezentral-platzierten Kfz-Stellplätzen (insbesondere Quartiersgaragen und E-Quartiershubs), soweit sie Stellplätze in der Ortsmitte, d.i. im öffentlichen Straßenraum, ersetzen
- Einrichtung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sofern die rechtlichen Voraussetzungen vorliegen und die Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan oder einem entsprechenden Fachplan der Gemeinde enthalten sind

Maßnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehren:

Durch die Maßnahmen im Bereich der Ortsmitten können ohne entsprechende Gegenmaßnahmen ungewünschte Ausweichverkehre in das Nebennetz entstehen. Um entsprechende Verlagerungen

des Kfz-Verkehrs zu unterbinden, sind dort gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen wie Diagonalsperren/modale Filter, Straßenrückbauten oder Einbahnstraßenregelungen notwendig. Sofern diese Maßnahmen in direktem funktionalen Zusammenhang mit der Umsetzung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten stehen und finanziell von untergeordneter Bedeutung sind, sind diese ebenfalls förderfähig. Maßnahmen, die zu unverhältnismäßigen Behinderungen einer Verkehrsart führen oder beispielsweise durch Umwegigkeiten für den Durchgangsverkehr eine negative Klimabilanz aufweisen, sollen vermieden werden. Gegebenenfalls ist eine entsprechende Verkehrsuntersuchung erforderlich. Alle Maßnahmen müssen verkehrsrechtlich zulässig sein.

Grundsätzlich ist auch die Oberflächengestaltung im Zuge der Entwicklung zur lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte förderfähig unter der Voraussetzung, dass sie den Zielen der Förderung dient. Beispielsweise kann die Belastung mit Lärm verringert und/oder die Attraktivität für den Fußverkehr, insbesondere für Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkte Menschen, durch die Oberflächenerneuerung in einer Ortsmitte verbessert werden. Dazu gehören Maßnahmen wie etwa eingefärbter Asphalt, lärmoptimierter Asphalt, niedrige Borde, Aufpflasterungen, Randpflasterungen und Gehwegüberfahrten. Die Schaffung neuer Lärmbelastungen durch Umgestaltungen ist zu vermeiden.

Eine reine Oberflächenumgestaltung ohne Begründungszusammenhang zu den oben genannten Zielen, sondern eine lediglich ästhetische Aufwertung, ist nicht förderfähig. Die Maßnahme muss zudem wirtschaftlich verhältnismäßig sein. In der VwV-LGVFG sind als zuwendungsfähige Investitionskosten für den Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge 30 Euro/m² (Brutto-Betrag) festgelegt.

Es bedarf differenzierter Lösungen je nach Ausgangssituation (Verkehrsbedeutung, Quell- und Zielverkehr – Durchgangsverkehr / Schwerlastverkehr, Umgebungsnutzung, Flächenverfügbarkeit, ...). Nicht bei allen Ortsdurchfahrten ist ein Komplettumbau erforderlich, um lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten zu schaffen. Zur Erreichung der Ziele des Landes können auch Kombinationen von Ortsumfahrungen und lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten beitragen.

6. Fachtechnische Prüfung und Beratung von kommunalen Anträgen

Alle Vorhaben, die nach dem LGVFG gefördert werden, müssen nach VwV-LGVFG dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Grundsätzlich sind damit die Antragsteller für die fachgerechte Umsetzung verantwortlich.

Die fachtechnische Prüfung ist darauf auszurichten, dass die Maßnahmen geeignet sind, die Ziele der Förderung zu erreichen. Doppelprüfungen sind zu vermeiden.

Bei größeren Vorhaben sowie bei Kommunen mit Schwierigkeiten mit der fachtechnischen Qualität (insbesondere kleine Kommunen) sollen die RPen bereits im Vorfeld im Dialog mit den Antragstellern auf eine Beachtung der fachtechnischen Anforderungen und der Ziele des Landes im Bereich lebendiger, verkehrsberuhigter und sicherer Ortsmitten hinwirken.

Das Straßennetz soll dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis aller Verkehrsteilnehmenden genügen und dem allgemeinen Stand der Technik entsprechen. Die Leistungsfähigkeit der Straße für den fließenden Kfz-Verkehr unterliegt dabei wie alle anderen Belange der Gesamtabwägung. Verkehrsfunktion und Verkehrsbedeutung einer Strecke sind wesentliche Kriterien, die bei der Abwägung zum Umbau der Ortsmitte berücksichtigt werden müssen. Bei einer verkehrsträgerübergreifenden Planung von Ortsmitten ist die Zielsetzung der Verkehrsberuhigung in Einklang mit der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit, auch im Hinblick auf den straßengebundenen ÖPNV, zu bringen.

Bei Maßnahmen mit straßenverkehrsrechtlichem Bezug sind die zuständigen Straßenverkehrsbehörden einzubeziehen, um die Genehmigungsfähigkeit und damit die Umsetzbarkeit der Maßnahmen zu klären. Den Kommunen ist eine möglichst frühzeitige Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden zu empfehlen.

Angestrebt werden sollen:

- durchgängige sichere und attraktive Fußverkehrsnetze (Regelmaße 2,5 m Breite)
- lückenlose sichere und attraktive Radverkehrsführungen mit durchgängigen Führungsformen
- Verringerung der Wartezeiten an Knotenpunkten

Geeignet ist auch eine Umgestaltung der Ortsmitte im Sinne des „Shared Space“, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies ermöglichen. Im Antrag muss ersichtlich sein wie dies verkehrsrechtlich umgesetzt wird.

Die Schaffung durchgängiger, standardgerechter Rad- und Fußverkehrsnetze ist teilweise nur durch Flächenumverteilungen zu Lasten von Fahr- und Abbiegespuren und von Parkplätzen für den Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum oder durch Grunderwerb möglich. Auch bisher wenig genutzte Lösungen wie Abbiegeverbote (zur Reduzierung der Abbiegespuren) oder Einbahnstraßenregelungen können geeignet sein. Die einschlägigen Richtlinien und rechtlichen Vorgaben für alle Verkehrsarten sind einzuhalten.

Nicht mit den Zielen einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte vereinbar sind grundsätzlich:

- freie Rechtsabbieger für den Kfz-Verkehr
- gemeinsame Führungen des Rad- und Fußverkehrs
- gemeinsame Führung des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr bei hohen Verkehrsmengen und unverminderter Geschwindigkeit
- Verkehrsführungen bei denen der Rad- und Fußverkehr nicht alle Wegebeziehungen sicher, direkt und komfortabel nutzen kann. Es müssen beispielsweise jeweils alle Knotenpunktarme für den Fußverkehr querbar sein.

Insgesamt kann der Umbau lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten ein Beitrag zum Klimaschutz sein. Die Umverteilung von Flächen zu Gunsten nachhaltiger Verkehrsmittel und der Abbau der Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen für Fußgänger*innen sind daher Indikatoren für eine positive Klimawirkung. Die Möglichkeiten zur Reduzierung der Durchlässigkeit für den Kfz-Verkehr sind dort besonders groß, wo zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs bereits Ortsumfahrungen gebaut wurden oder derzeit in Planung oder im Bau sind.

7. Zuordnung der Förderung und Abgrenzung der förderfähigen Kosten

Grundsätzlich förderfähig sind Bau, Ausbau und Umbau von Straßen und Wegen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden und Landkreisen Träger der Baulast sind.

Bei Maßnahmen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen sind die Fußverkehrsflächen dem Baulastträger Kommune zugeordnet und können im Rahmen des LGVFG gefördert werden. Hierbei wird in der Regel die Förderung über den Bereich RuF greifen.

Die Regierungspräsidien prüfen bei kommunalen Fördermaßnahmen mit Bezug zu Bundes- und Landesstraßen inwieweit sie durch korrespondierende Maßnahmen in Baulastträgerschaft Bund/Land zur Zielerreichung beitragen können. Dies umfasst neben der Dimensionierung und Gestaltung der Fahrbahnen insbesondere auch die Ermöglichung sicherer und attraktiver Querungen sowie eine gestalterische Einbindung.

Gegenstand der Förderung nach dem KStB sind auch die in Teil III der VwV-LGVFG genannten Anlagen des Fuß- und Radverkehrs, soweit sie finanziell von untergeordneter Bedeutung sind. Einige Maßnahmen- oder Maßnahmenbestandteile können je nach Kontext sowohl dem Förderbereich Rad- und Fußverkehr (RuF) als auch dem KStB zugeordnet werden.

Eine Aufteilung der Förderung einer Maßnahme auf verschiedene Förderbereiche ist zu vermeiden.

Insbesondere bei kleineren Förderbestandteilen ist eine pauschale Zuordnung anhand von Annahmen oder der Pauschalsätze der Anlage 19 zur VwV-LGVFG möglich. Gemeinsame förderfähige Kosten werden in der Regel im Falle einer Aufteilung auf unterschiedliche Förderbereiche den jeweiligen zuwendungsfähigen Investitionskosten anteilig entsprechend des Anteils an den Gesamtinvestitionskosten zugeordnet.

Ein Umbau der Fahrbahn ist keine Voraussetzung für die Förderung nach VwV-LGVFG. Auf Grundlage eines Gesamtkonzeptes zur Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten können auch sonstige nach LGVFG förderfähige Einzelmaßnahmen mit verkehrlichem Bezug als Maßnahmenbündel gefördert werden. Diese müssen räumlich in einer Ortsmitte verortet sein und die weiteren Anforderungen an den Fördertatbestand erfüllen. Dabei sind die Bagatellgrenzen zu beachten. Maßnahmen ohne verkehrlichen Bezug sind im Rahmen des LGVFG nicht förderfähig. Ausschließlich verkehrliche Maßnahmen sind über das LGVFG zu fördern.

Städtebauliche Einzelmaßnahmen mit verkehrlichem Bezug in festgelegten Sanierungsgebieten sind über die Städtebauförderung abzuwickeln, soweit die Umsetzung durch die zugrundeliegenden Sanierungsziele inhaltlich abgedeckt ist und die Durchführung über die Kosten- und Finanzierungsübersicht der Gesamtmaßnahme dargestellt ist. Kommunen, die Maßnahmen mit verkehrlichem Bezug über die Städtebauförderung finanzieren, werden aufgefordert, Instrumente zur Sicherung der verkehrsfachlichen Qualität und zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu nutzen. Die über die Servicestelle Ortsmitten des Landes angebotene Qualitätserfassung gibt Hinweise zu verkehrlichen Handlungsbedarfen. Die Kontaktaufnahme wird antragstellenden Kommunen empfohlen.

Bei Einzelmaßnahmen ist in Sanierungsgebieten zur Erreichung der umfassenden Sanierungsziele eine Kombination von LGVFG-Förderung und Städtebauförderung möglich. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen. Dies ist durch eine geeignete Abgrenzung sicherzustellen.

Die Vorgaben zur Abgrenzung LGVFG-Förderung und Städtebauförderung werden weiterentwickelt, sobald sich die Rechtslage ändert oder neue Erkenntnisse und Erfahrungen vorliegen.

Die Abstimmung im Einzelfall obliegt den Regierungspräsidien als Bündelungsbehörden.

8. Höhe der Zuwendung

Der Regelfördersatz für Ortsmitten beträgt 50% der zuwendungsfähigen Investitionskosten plus Planungspauschale von 10%. Pauschale Festbeträge gemäß Anlage 19 werden bei zusammenhängenden Teilen einer Maßnahme nur in Ausnahmefällen (etwa zur pauschalen Abgrenzung der Kosten zwischen unterschiedlichen Förderbereichen) zugrunde gelegt. Ebenso ist die Gewährung einer Zuwendung in Höhe von 75% der zuwendungsfähigen Investitionskosten für Teilmaßnahmen innerhalb der Ortsmittenförderung möglich, wenn sie zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖV (Vorhaben nach § 2 Nummer 12 LGVFG) dienen, es sich um multimodale Knoten im SPNV-Umfeld handelt, sie Teil eines Klimamobilitätsplans sind (Anlage 20 VwV-LGVFG) sind beziehungsweise nachweislich (Anlage 21 VwV-LGVFG) oder angenommen (Anlage 22 VwV-LGVFG) einen besonderen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

9. Unterjährige Programmaufnahme

Das Landesprogramm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium für Verkehr jährlich aufgestellt und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen fortgeschrieben. Die regelmäßige Aufstellung erfolgt zum 1. März jeden Jahres. Eine unterjährige Programmaufnahme ist möglich und im Sinne der Verfahrensbeschleunigung gewünscht.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in der VwV-LGVFG verwiesen.

gez. Christoph Erdmenger