



Richtlinie

# Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität

(insbesondere Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen; Strassengesetz, Artikel 61/62)

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt

16.03.2018



## Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Ausgangslage und Zielsetzung</b> .....	3
2.	<b>Geltungsbereich</b> .....	3
3.	<b>Grundlagen</b> .....	3
4.	<b>Grundsätze</b> .....	4
4.1	P+R-Anlagen .....	4
4.2	B+R-Anlagen .....	5
5.	<b>Was fällt unter den Begriff Investitionen?</b> .....	6
5.1	Investitionen .....	6
5.2	Abgrenzung .....	6
6.	<b>Anrechenbare Kosten</b> .....	7
7.	<b>Beitragsfestsetzung und Kostentragung</b> .....	7
8.	<b>Anforderungen an das Beitragsgesuch</b> .....	8
9.	<b>Anforderungen an die Schlussabrechnung</b> .....	9
10.	<b>Zahlungsmodus</b> .....	9

### Impressum

Prozessverantwortung: Leiter Fachstelle Planungen - Peter Muheim  
Freigabe: Kreiskonferenz / Amtsleitung - Stefan Studer

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt  
Kontakt: [www.be.ch/tba](http://www.be.ch/tba)

## 1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die vorliegende Richtlinie beantwortet die häufigsten Fragen im Zusammenhang mit der Auslegung von Artikel 61 des Strassengesetzes:

- Welche grundsätzlichen Anforderungen werden an Park-and-ride-Anlagen (P+R-Anlagen) sowie an Bike-and-ride-Anlagen (B+R-Anlagen) gestellt?
- Was fällt unter den Begriff Investition?
- Welches sind die massgebenden Kosten, die beitragsberechtigt sind?
- Welches sind die Anforderungen an das Beitragsgesuch und an die Schlussabrechnung?

Auszug aus dem **Strassengesetz**:

### **Artikel 61** Beiträge an Park-and-ride-Anlagen

<sup>1</sup>Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in Park-and-ride- und in Bike-and-ride-Anlagen. Die Anlage muss Gegenstand des Strassennetzplans sein.

<sup>2</sup>Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.

<sup>3</sup>Handelt es sich um eine Anlage eines vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprogramms, gilt Artikel 62 Absatz 2.

### **Artikel 62** Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen

<sup>1</sup>Der Kanton leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen, für die der Bund Beiträge ausrichtet.

<sup>2</sup>Die Beiträge betragen höchstens 50 Prozent der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten.

Auszug aus der **Strassenverordnung**:

### **Artikel 38** Beiträge an Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Anlagen

<sup>2</sup>Beiträge werden ausgerichtet an die Investitionen für im Strassennetzplan festgelegte Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen folgender Trägerinnen und Träger:

- a. von Gemeinden,
- b. von Transportunternehmungen, die nach der Gesetzgebung über den öffentlichen Verkehr abgeltungsberechtigt sind,
- c. von gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, die mit Leistungsauftrag arbeiten,
- d. von Privaten, die mit Leistungsauftrag arbeiten.

<sup>3</sup>Anrechenbar sind die reinen Baukosten sowie die Kosten für Betriebseinrichtungen, sofern die Anlage hauptsächlich der kombinierten Mobilität dient.

## 2. Geltungsbereich

Die vorliegende Richtlinie gilt für Anlagen der kombinierten Mobilität gemäss geltendem Strassennetzplan.

## 3. Grundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11)
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1)

- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG; BSG 641.1)
- Staatsbeitragsverordnung vom 23. März 1994 (StBV; BSG 641.111)
- Gesetz über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 26.03.2002 (FLG; BSG 620.0)
- Geltender Strassennetzplan
- Richtlinie des Tiefbauamtes des Kantons Bern zur Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme (siehe Internet: [www.be.ch/tba](http://www.be.ch/tba) → Publikationen → Agglomerationsprogramme)
- Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 9. November 2016
- Erläuterungen des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination zu den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 15. November 2016
- Eidg. Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979

#### 4. Grundsätze

Für die Planung von Park-and-ride-Anlagen (P+R) sowie von Bike-and-ride-Anlagen (B+R), für die der Kanton gestützt auf Artikel 61 oder 62 SG Beiträge leistet, gelten folgende generellen Grundsätze:

- Die Anlage muss Gegenstand des Strassennetzplans sein.
- Die Realisierung von P+R- und B+R-Anlagen setzt einen Bedarfsnachweis voraus.
- Die B+R-Anlage ist näher zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (ÖV) anzuordnen als die P+R-Anlage.
- Für Motorräder, Kleinmotorräder und Roller sind Plätze in den P+R-Anlagen vorzusehen. Für Velos, Mofas und E-Bikes sind Plätze in den B+R-Anlagen bereitzustellen.
- Die Ergänzung der Anlagen mit weiteren Angeboten, die der Kombination des privaten mit dem öffentlichen Verkehr dienen, ist erwünscht. Die dazu nötigen Plätze etwa für das Bringen und Abholen von Fahrgästen (Kiss-and-ride) sowie für Bike- und Carsharing sind ebenfalls anrechenbar.

Der Beitragsempfänger ist nach der Erstellung für den Betrieb und Unterhalt vorliegend mitfinanzierter Bauten und Anlagen verantwortlich. Er sorgt dafür, dass sie dauerhaft ihrem Zweck entsprechend genutzt werden können. Er meldet Zweckentfremdungen und Veräusserungen unverzüglich dem TBA (Art. 22 Abs. 3 StBG). Überträgt der Beitragsempfänger den Betrieb von Park-and-ride- oder Bike-and-ride-Anlagen im Sinne von Art. 38 Abs. 2 Bst. d SV an Dritte, regelt er mittels Leistungsauftrag, dass sie ihrem Zweck entsprechend betrieben und dauerhaft genutzt werden können.

##### 4.1 P+R-Anlagen

Für P+R-Anlagen gelten zusätzlich folgende Grundsätze für die Gewährung von Kantonsbeiträgen:

- Park-and-ride-Anlagen (P+R-Anlagen) von regionaler Bedeutung sollen längere Autofahrten aus Gebieten, die mit öffentlichem Verkehr (ÖV) schlecht erschlossen sind, bis in Zentren / Agglomerationen vermeiden. Stattdessen wird ein möglichst rascher Umstieg vom privaten auf den öffentlichen Verkehr angestrebt.
- P+R-Anlagen werden daher im ländlichen Raum, nicht aber in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Kerns von Agglomerationen gemäss Definition des Bundes (Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Interlaken) unterstützt. Grundsätzlich steht der dem Wohnort nächstgelegene Haltepunkt einer Bahn oder wichtigen Buslinie im Vordergrund.

- P+R-Anlagen sollen in der Regel weniger als 200 m vom Hauptzugang der ÖV-Haltestelle entfernt liegen. Massgebend ist die mittlere Fussdistanz.
- P+R-Anlagen sind korrekt entsprechend Art. 48 der eidg. Signalisationsverordnung (SSV) auszuschildern. Die Zufahrten sind mit den Wegweisern "Parkplatz mit Anschluss an öffentliches Verkehrsmittel" (Signal 4.46.1 gem. Anhang 2 SSV) ausreichend auszuschildern und der Parkplatz selber ist mit dem gleichnamigen Signal 4.25 (gem. Anhang 2 SSV) für Nutzer des ÖV zu kennzeichnen.
- Damit P+R-Anlagen den Umsteigern vom privaten auf den öffentlichen Verkehr tatsächlich zur Verfügung stehen und Fremdnutzer abgehalten werden, sind sie wenn nötig weitergehend zu bewirtschaften. Dazu kann der Kreis der Berechtigten mit Zusatztafel explizit für ÖV-Nutzer eingeschränkt, die Zufahrt kontrolliert, die maximale Parkzeit beschränkt und das Parkieren mit Gebühren belegt werden. Der Gebührentarif ist ggf. so festzulegen, dass Kurz- und Fremdparkierer deutlich stärker als Pendler belastet werden. Dafür ist ggf. ein degressiver Tarif zu wählen, mit dem für die üblicherweise langen Autostandzeiten von Pendlern die Kosten pro Stunde deutlich unterhalb von Kurzparkieren liegen. Die Vergabe von Parkberechtigungen, kann an den Besitz eines entsprechenden ÖV-Abos gekoppelt werden. Das gilt insbesondere für die Abgabe von (verbilligten) Dauerparkkarten. Existiert entlang einer Bahnlinie eine koordinierte Bewirtschaftung, so muss sich die subventionierte Anlage in dieses Bewirtschaftungskonzept einfügen.
- Die Anlage entspricht den Richtlinien für behindertengerechtes Bauen, wobei in Anlagen mit mehr als 20 Abstellplätzen 10 % der vorgesehenen Plätze den Abmessungen für Parkplätze für Menschen mit einer Gehbehinderung entsprechen müssen.
- Plätze für Motorräder, Kleinmotorräder, Roller und Carsharing sind in der P+R-Anlage zu realisieren. Diese Plätze sind durch den Betreiber entsprechend zu markieren und zu beschildern. Dabei ist die Beschilderung so anzuordnen, dass Motorräder, Kleinmotorräder und Roller (weisses oder grosses gelbes Kontrollschild) in die P+R-Anlage eingewiesen werden und nicht die B+R-Anlage belegen.

## 4.2 B+R-Anlagen

Für B+R-Anlagen gelten zusätzlich folgende Grundsätze für die Gewährung von Kantonsbeiträgen:

- Bike-and-ride-Anlagen (B+R-Anlagen) von regionaler Bedeutung sollen den öffentlichen Verkehr (ÖV) auf kurzen Strecken entlasten und die flächenmässigen Einzugsgebiete der ÖV-Haltestellen ausdehnen.
- B+R soll Menschen, welche ausserhalb der mit ÖV gut erschlossenen Gebiete wohnen, den Zugang zum ÖV erleichtern.
- B+R-Anlagen befinden sich in der Regel bei Bahnhöfen resp. Haltestellen von Bahnlinien, an den Endhaltepunkten von städtischen Tram- und Buslinien (Feinverteiler) sowie an wichtigen Haltestellen von Buslinien in Agglomerationen und im ländlichen Gebiet (Mittelverteiler).
- B+R-Anlagen sollen in der Regel weniger als 50 m vom Hauptzugang der ÖV-Haltestelle entfernt liegen. Massgebend ist die mittlere Fussdistanz.
- Die B+R-Anlagen sollen überdacht sein und nach Möglichkeit am Weg des Fussverkehrs zu den Perons liegen (Vermeiden des Sackgasseneffekts).
- Die B+R-Anlagen sind so auszurüsten, dass für mindestens jedes fünfte Fahrrad eine Anbindemöglichkeit besteht.
- Plätze für Velos, Mofas und E-Bikes sind in der B+R-Anlage zu realisieren. In jedem Fall ist die gesamte B+R-Anlage für die Nutzung durch Velos, Mofas und E-Bikes zu beschildern. Die Beschilderung ist so anzuordnen, dass die missbräuchliche Nutzung der B+R-Anlage durch Motorräder, Kleinmotorräder und Roller (weisses oder grosses gelbes Kontrollschild) vermieden wird.

- In den B+R-Anlagen sind genügend geeignete Plätze für E-Bikes einzuplanen. Diese sollten wegen dem hohen Gewicht des E-Bikes einfach zugänglich sein (z. B. à Niveau). Zudem sind Möglichkeiten zur Sicherung des E-Bikes sowie Angebote für das Aufladen der Batterie vorzusehen.
- B+R-Standorte werden im Strassennetzplan nicht einzeln aufgelistet. Falls die oben genannten Bedingungen erfüllt und eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt, gewährt der Kanton einen Beitrag nach Artikel 61 Strassengesetz an die Investition für die zusätzlich benötigten Veloabstellplätze.
- Sofern der Bedarf bei der betreffenden Haltestelle die Zahl von 600 Fahrrädern übersteigt, können Velostationen erstellt werden, die der Kanton ebenfalls mit Beiträgen nach Artikel 61 Strassengesetz unterstützt, soweit die Standorte und die nötige Anzahl Veloplätze im Strassennetzplan festgesetzt sind. Velostationen umfassen einen abschliessbaren Einstellraum (Einstellboxen, Sicherheitsschranke, geschlossener Raum etc.) für mindestens 10 % des Bedarfs.

## **5. Was fällt unter den Begriff Investitionen?**

### **5.1 Investitionen**

Investitionen im Sinne des SG – und somit beitragsberechtigt – sind "neue" Ausgaben für P+R- und B+R-Anlagen sowie die dafür nötigen Projektierungskosten (Art. 52 Abs. 2 SG). Darunter fallen der Neubau und der Ausbau nicht aber der bauliche Unterhalt resp. die Erneuerung von Anlagen, für die ein Bedürfnis der kombinierten Mobilität nachgewiesen ist. Voraussetzungen für einen Beitrag sind der Beizug des zuständigen Oberingenieurkreises des Tiefbauamts bei der Erarbeitung des Projekts und namentlich die Einhaltung der massgebenden Normen.

Als Neubau gelten

- neue, zusammenhängende und gemeinsam erschlossene Anlagen für Abstellplätze für Personenwagen und Motorräder;
- neue, zusammenhängende und gemeinsam erschlossene Anlagen für gedeckte Abstellplätze für Fahrräder;
- die nötigen Zufahrten, Zugänge und Nebenanlagen.

Als Ausbau gilt die Erweiterung einer bestehenden Anlage. Dies kann auch wesentliche Aufwertungen durch neue Elemente wie eine Bedachung, zusätzliche Zugänge, Abstellhilfen mit Abschliessvorrichtungen, Lademöglichkeiten für E-Bikes oder Beleuchtungen umfassen.

Zum baulichen Unterhalt respektive zur Erneuerung zählen Aufwendungen für Reparaturen, Instandsetzung und auch die vollständige Wiederherstellung ganzer Teile einer P+R-Anlage wie Parkplatz, Zufahrt oder Zugang. Der bauliche Unterhalt bedarf in der Regel keiner Baubewilligung.

### **5.2 Abgrenzung**

Nicht zu den Investitionen gehören Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Diesbezügliche Kosten sind somit nicht beitragsberechtigt.

Zum baulichen Unterhalt (Substanzerhaltung) zählen namentlich Ausgaben für Reparaturen und Instandsetzung sowie für die vollständige Wiederherstellung von Anlagenteilen wie Plätzen, Zugängen, Veloständern, Dächern, Wasserabläufen und dergleichen.

Zum betrieblichen Unterhalt zählen beispielsweise das Zurückschneiden der Vegetation, die Reinigung der Anlage, deren Schneeräumung oder der Betrieb von Velostationen (z. B. deren Beleuchtung).

## 6. Anrechenbare Kosten

Der Kanton leistet Beiträge an diejenigen Kosten, welche für den Zweck "kombinierte Mobilität" notwendig sind. Kosten für Massnahmen, die darüber hinausgehen, werden durch den Kanton nicht abgegolten. Wenn Projekte ausserdem Elemente umfassen, die anderen Zwecken als der kombinierten Mobilität dienen (z. B. Parkierungsflächen für Drittnutzungen), so sind nur diejenigen Bestandteile beitragsberechtigt, welche der kombinierten Mobilität dienen (Vorteilsanrechnung zu Lasten anderer Nutzungen).

Anrechenbar sind grundsätzlich die Kosten für Projektierung, Bau, Bauleitung und Landerwerb (Kauf von Land, Geometer- und Verschreibungskosten bei Grundbucheinträgen) inkl. Mehrwertsteuer. Auf Grundlage des Gesuchs legt der Kanton projektbezogen seinen Höchstbeitrag fest.

Nicht beitragsberechtigt sind Garantearbeiten sowie Kreditzinse, Bewilligungsgebühren und Eigenleistungen der Gemeindeverwaltung und von Behördenmitgliedern.

## 7. Beitragsfestsetzung und Kostentragung

Anrechenbar sind nur die der Gemeinde bzw. der Bauherrschaft verbleibenden, effektiven Kosten, nach Abzug der Beiträge Dritter. Als Beiträge Dritter gelten namentlich:

		anrechenbar (= 100%)		nicht anrechenbar	
<b>Ausserhalb Agglo (nur Art. 61 SG)</b>					
- ohne Beitrag Dritte	TBA (40%)	Gemeinde / TU / Leistungsbeauftragte (LB) (60%)			
- mit Beitrag Dritte	TBA (36%)	Gde / TU / LB (54%)	Dritte (z.B. Coop) (10%)		
<b>Innerhalb Agglo (nur Art. 62 SG)</b>					
- ohne Beitrag Dritte	Bund (35%)	TBA (23%)*	Gemeinde / TU / LB (42%)		
- mit Beitrag Dritte	Bund (35%)	TBA (20%)	Gde/TU/LB (38%)	Dritte (z.B. Migros) (10%)	

\* Kantonsanteil = 35% der Restkosten von 65% = 22.75%

- Beiträge von Verwaltungsstellen des Bundes und des Kantons;
- Beiträge aus eidgenössisch oder kantonally verwalteten Fonds, wie z. B. Fonds Landschaft Schweiz, Lotteriefonds etc.;
- Beiträge von Privatunternehmen mit öffentlicher Mehrheitsbeteiligung (z. B. BKW AG, KWO AG, Swisscom);
- Beiträge von Privaten, z. B. für die Mitbenützung der Anlage für eigene Zwecke, die nicht direkt der ÖV-Nutzung dienen.

Wird ein Projekt noch durch andere kantonale Beiträge mitfinanziert, wird deren Reihenfolge und Berechnung im für den hauptsächlichen Beitragsgrund massgebenden Verfahren festgelegt. **Beachte: Anlagen, die Bestandteil eines genehmigten Agglomerationsprogramms sind, werden nach SG 62.2 nicht zusätzlich nach SG 61.2 subventioniert.**

Nebst der ausgewiesenen Teuerung können im Verlauf der Realisierung des Projekts entstehende **Mehrkosten** nur dann finanziell abgegolten werden, wenn diese auf bewilligte Projektänderungen, oder andere nicht beeinflussbare Ursachen zurückzuführen sind (Art. 15 StBG). Zudem müssen sie vor der Ausführung beim zuständigen Oberingenieurkreis angemeldet worden sein.

**Als Grundregel tragen Gemeinden und Transportunternehmungen je 50 % der nach Abzug von Beiträgen der öffentlichen Hände verbleibenden Kosten** (vgl. Erläuterungen des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination zu den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr).

## 8. Anforderungen an das Beitragsgesuch

Das Beitragsgesuch ist durch den Bauherrn resp. Eigentümer der Anlage vor Baubeginn beim zuständigen Oberingenieurkreis einzureichen. Es wird empfohlen, frühzeitig vor der Gesuchstellung mit dem zuständigen Oberingenieurkreis in Kontakt zu treten.

Ein Beitragsgesuch hat folgende Angaben zu enthalten:

- Nachweis, dass ein Bedarf für die Anlage im beantragten Umfang besteht. Dieser umfasst das bestehende Platzangebot, zeigt welche Plätze davon bereits von einem Kantonsbeitrag profitiert haben, wie sich die Auslastung entwickelt hat und welche weitere Entwicklung erwartet wird.
- Nachweis, dass die Anlage Gegenstand des Strassennetzplans ist und die Grundsätze gemäss Ziffer 4 eingehalten sind.
- Ein Bewirtschaftungskonzept für P+R-Anlagen das aufzeigt, unter welchen Voraussetzungen die Plätze benutzt werden dürfen, wie der Zugang geregelt und kontrolliert wird, wie hoch ggf. die Benutzungsgebühren sind und wie diese ggf. erhoben werden.
- Übersichtsplan mit Angabe des Standorts der Anlage, der betroffenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und der Zugänge (Auszug aus dem Übersichtsplan 1:10 000).
- Bauprojekt (Pläne und Beschrieb).
- Rechtsgültige Baubewilligung.
- Die Trägerschaft für die Anlage, welche den Betrieb und die Bewirtschaftung sicherstellt.
- Selbstdeklarationsblatt zur Gewährleistung der Lohngleichheit zwischen Frau und Mann gemäss Art. 7a StBG und in Verbindung mit Art. 2a StBV<sup>1</sup>. (Für Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitenden und wenn ein Staatsbeitrag von mindestens 250 000 CHF beantragt wird. Öffentlichrechtliche Körperschaften, Zusammenschlüsse solcher sowie öffentliche Unternehmen, die ein eidgenössisches, interkantonales oder kantonales Personalrecht anwenden, sind von der Selbstdeklaration ausgenommen.)
- Kostenvoranschlag; die beitragsberechtigten Kosten sind nachvollziehbar gemäss Ziff. 5 bis Ziff. 7 auszuscheiden und darzustellen.
- Finanzierungsplan (Beiträge von Bund und Kanton, Beiträge Dritter im Sinne dieser Richtlinie und anderweitige Beiträge Dritter, dem Gesuchsteller verbleibende Restkosten).
- Alle weiteren Angaben gemäss [Richtlinie des Tiefbauamtes des Kantons Bern zur Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme](#), falls für das Projekt ein Kantonsbeitrag nach SG 62.2 beantragt wird.<sup>2</sup>

Gestützt darauf erlässt der Kanton eine anfechtbare Beitragsverfügung, die der Gemeinde vom zuständigen Oberingenieurkreis eröffnet wird.

<sup>1</sup> Download unter: <http://www.sta.be.ch/sta/de/index/gleichstellung/gleichstellung/Lohngleichheit/lohngleichheit-bei-staatsbeitraegen.html>

<sup>2</sup> Download unter: [BVE > Tiefbauamt > Publikationen > Publikationen Agglomerationsprogramme > Unterlagen Agglomerationsprogramme](#)



## 9. Anforderungen an die Schlussabrechnung

Die Schlussabrechnung umfasst folgende Elemente:

- Kostenzusammenstellung mit Zuteilung der einzelnen Positionen zu den Kostenarten Projektierung, Bau, Bauleitung und Landerwerb.
- Kopie der Originalrechnungen mit Zahlungsbelegen als Nachweis der Kostenzusammenstellung.
- Dokumentation des Zustandes vor und nach der Realisierung.
- Regelung von Trägerschaft und Bewirtschaftung.
- Aktennotiz oder Protokoll der Abnahme. Der zuständige Oberingenieurkreis ist zur Abnahme einzuladen. Die von ihm beanstandeten Mängel sind vor Einreichen der Schlussabrechnung zu beheben.
- Einzahlungsschein.

## 10. Zahlungsmodus

Der zuständige Oberingenieurkreis prüft die Schlussabrechnung auf ihre Richtigkeit. Fehlen Elemente oder entsprechen Teile davon nicht dieser Richtlinie, meldet der Oberingenieurkreis dem Bauherrn resp. Eigentümer der Anlage die Ungereimtheiten umgehend.

Bei den Beiträgen nach Art. 61 und 62 SG handelt es sich um neue Ausgaben im Sinne von Art. 48 Abs. 1 Bst. a FLG. Ein Anspruch auf Beiträge besteht nur im Rahmen der verfügbaren Mittel des Tiefbauamtes. Reichen die Budgets nicht aus, so werden die Beiträge zeitlich gestaffelt. Es besteht kein Anspruch darauf, den Beitrag zu einem bestimmten, von der Gesuchstellerin erwünschten Zeitpunkt zu erhalten. In der Regel wird der Kantonsbeitrag innert 45 Tagen nach Vorliegen der korrekten Schlussabrechnung überwiesen.

Bei mehrjährigen Projekten mit grösseren anrechenbaren Kosten (> CHF 100 000) sind nach Absprache mit dem zuständigen Oberingenieurkreis Akontozahlungen möglich. Die Akontozahlung wird auf rund 90 % der zu diesem Zeitpunkt nachgewiesenen effektiven Restkosten bemessen (Rundungsbetrag). Der Antrag auf eine Akontozahlung ist durch eine Rechnungszusammenstellung, ein Belegverzeichnis und die Dokumentation des Baufortschritts zu belegen.