



Richtlinie

Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität

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

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt

01.02.2024



Inhaltsverzeichnis

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

Impressum

Prozessverantwortung: Leitung Fachstelle Planungen – Kai Kattau
Freigabe: Kreiskonferenz / Amtsleitung – Stefan Studer

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt
Kontakt: www.be.ch/tba

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die vorliegende Richtlinie beantwortet die häufigsten Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung von Artikel 61 und 62 des Strassengesetzes und Artikel 38 der Strassenverordnung:

- 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

¹ Der Kanton leistet Beiträge an Investitionen in Park-and-ride- und in Bike-and-ride-Anlagen.

² Der Beitrag beträgt 40 Prozent der Kosten.

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

Artikel 62 Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen

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

² 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

¹ Beitragsberechtigt sind Park-and-ride- oder Bike-and-ride-Anlagen,

- a. die dem Umsteigen auf ein öffentliches Verkehrsmittel dienen,
- b. die sich in der Nähe einer regelmässig bedienten Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels befinden,
- c. für die ein Bedarfsnachweis erbracht ist,
- d. deren Bestand langfristig gesichert ist

² Beiträge werden ausgerichtet an die Investitionen 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.

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

2. Geltungsbereich und Abgrenzung

Die vorliegende Richtlinie gilt für Anlagen der kombinierten Mobilität gemäss den Grundsätzen des Strassennetzplans. Dabei leistet der Kanton Beiträge gemäss vorliegender Richtlinie Beiträge des Kantons an Infrastrukturen nach Art. 61 SG.

Gemäss Art. 62 SG leistet der Kanton Bern Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, die auch vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramm mitfinanziert werden. Eine Mitfinanzierung von Anlagen der kombinierten Mobilität im Agglomerationsperimeter erfolgt durch den Kanton einzig über Kantonsbeiträge nach Art. 62 SG. Weitergehende Angaben zur Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme für einen Kantonsbeitrag nach Art. 62 sind in einer separaten [Richtlinie](#) zu finden. Eine Kumulation von Beiträgen nach Art. 61 und Art. 62 ist nicht möglich.

3. Grundlagen

- Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 (Veloweggesetz, SR 705)
- 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)
- Finanzhaushaltsgesetz vom 15. Juni 2022 (FHG; BSG 620.0)
- Eidg. Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979

Weitere Grundlagen, in der jeweils gültigen Fassung, sind:

- Raumkonzept Kanton Bern gemäss kantonalem Richtplan
- Merkblatt des Tiefbauamts, Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination und des Amts für Gemeinden und Raumordnung «Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern» vom 2. Oktober 2023
- Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 9. November 2016
- Erläuterungen des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination zu den Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 15. November 2016

4. Grundsätze

Anlagen der kombinierten Mobilität erweitern das Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit Abstell- und Umsteigeanlagen für Zweiräder, Autos und unter Umständen Reisecars über den fussläufigen Bereich hinaus. Das spart einerseits den kostspieligen Ausbau und Betrieb des ÖV in dünnbesiedelten Gebieten und ermöglicht andererseits eine Substitution reiner Fahrten mit individuellen Verkehrsmitteln durch eine Kombination des Individualverkehrs mit dem ÖV.

Im Sinne einer maximalen verkehrlichen Wirkung sollen die Reisenden grundsätzlich möglichst nahe an der Quelle umsteigen, damit möglichst lange Weganteile mit dem ÖV zurückgelegt werden. Daher strebt der Kanton Bern im Grundsatz ein dezentrales Anlagennetz für Park-and-ride-Anlagen (P+R-Anlagen) sowie von Bike-and-ride-Anlagen (B+R-Anlagen) an.

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

- Die Realisierung und der Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen setzen einen Bedarfsnachweis voraus. Dieser entfällt für einen Initialbedarf der ersten 20 P+R- resp. 50 B+R-Plätze oder wenn die Anlage Gegenstand eines genehmigten RGSK ist.
- Die B+R-Anlage ist näher zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (ÖV) anzuordnen als die P+R-Anlage an diesem Umsteigeort.

- Für Autos, Motorräder, Kleinmotorräder, Roller, dreirädrige Motorfahrzeuge und Carsharing sind Plätze in den P+R-Anlagen vorzusehen. Für Velos, Mofas, E-Bikes und Bikesharing 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. Der dazu nötige Platz etwa für Kiss-and-ride (das Bringen und Abholen von Fahrgästen) sowie für Bike- und Carsharing-Angebote ist ebenfalls anrechenbar.

Der Beitragsempfänger ist nach der Erstellung für Betrieb, Unterhalt und Bewirtschaftung 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 Tiefbauamt (TBA) (Art. 22 Abs. 3 StBG). Überträgt der Beitragsempfänger den Betrieb von P+R- oder B+R-Anlagen im Sinne von Art. 38 Abs. 2 Bst. d SV an Dritte, regelt er mittels Leistungsauftrag, dass sie dauerhaft ihrem Zweck entsprechend betrieben und genutzt werden. Das TBA kann die Einhaltung der Bestimmungen kontrollieren.

4.1 P+R-Anlagen

Für P+R-Anlagen gelten nebst den Kriterien der Strassenverordnung zusätzlich folgende Grundsätze für die Gewährung von Kantonsbeiträgen nach Art. 61 SG:

- P+R-Anlagen an Bushaltestellen eignen sich hauptsächlich an Knotenpunkten (Kreuzungen) wichtiger Linien oder an Bushaltestellen mit einer Direktverbindung zu einem Ort mit Zentrumsfunktion (Zentrum 1. bis 3. Stufe gemäss Raumkonzept Kanton Bern).
- P+R-Anlagen werden nur in Gemeinden, welche ausserhalb eines Perimeters der Agglomerationsprogramme liegen, unterstützt.
- 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 Nutzende des ÖV zu kennzeichnen.
- Damit P+R-Anlagen den Umsteigenden vom privaten auf den öffentlichen Verkehr tatsächlich zur Verfügung stehen und Fremdnutzende abgehalten werden, sind sie grundsätzlich zu bewirtschaften. Dazu kann der Kreis der Berechtigten mit Zusatztafel explizit für ÖV-Nutzende eingeschränkt, die Zufahrt kontrolliert, die maximale Parkzeit beschränkt und/oder das Parkieren gebührenpflichtig werden. Gegebenenfalls ist der Gebührentarif so festzulegen, dass Kurz- und Fremdparkende deutlich stärker als Pendlerinnen und Pendler belastet werden. Dafür dient ein degressiver Tarif. Die Vergabe von Parkberechtigungen soll an den Besitz eines entsprechenden ÖV-Abos gekoppelt werden. Das gilt insbesondere für die Abgabe von (verbilligten) Dauerparkkarten. Existiert z. B. entlang einer Bahnlinie eine koordinierte Bewirtschaftung, so muss sich die subventionierte Anlage in dieses Bewirtschaftungskonzept einfügen.
- Die Anlage entspricht den Richtlinien (vgl. Schweizer Norm SN 521 500) für behindertengerechtes Bauen.
- Plätze für Autos, Motorräder, Kleinmotorräder, Roller, dreirädrige Motorfahrzeuge 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, dreirädrige Motorfahrzeuge 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 nebst den Kriterien gemäss Strassenverordnung zusätzlich folgende Grundsätze für die Gewährung von Kantonsbeiträgen nach Art 61 SG.:

- 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 Sackasseneffekts).
- Die B+R-Anlagen sind so auszurüsten, dass für mindestens jedes fünfte Zweirad eine Anbindemöglichkeit besteht. Zudem sind Angebote für Velofahrende (z. B. Velo-Pumpe, Werkzeug für Kleinreparaturen) vorzusehen.
- In den B+R-Anlagen sind genügend geeignete Plätze für E-Bikes einzuplanen, diese sollen nicht angehoben werden müssen. Zudem sind Möglichkeiten zur Sicherung jedes E-Bikes vorzusehen.
- 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 Nutzung der B+R-Anlage durch Motorräder, Kleinmotorräder, dreirädrige Motorfahrzeuge und Roller (weisses oder grosses gelbes Kontrollschild) vermieden wird.
- Bei Bedarf kann ein Teil der beitragsberechtigten Abstellplätze als Velostation ausgestaltet werden. Velostationen umfassen einen gesicherten Einstellraum (Sicherheitsschranke, geschlossener Raum, abschliessbare Einstellboxen etc.) und idealerweise auf die Bedürfnisse der Velofahrenden ausgerichtete Dienstleitungen (wie Lademöglichkeiten für E-Bikes, Velo-Pumpe, Kleinreparaturen, Mietvelo, Bikesharing).

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 notwendigen Projektierungskosten (im Sinne von Art. 52 Abs. 2 SG. Darunter fallen der Neu- und Ausbau von P+R und B+R-Anlagen, für die ein Bedürfnis der kombinierten Mobilität nachgewiesen ist.

Als Neubau gelten

- neue, zusammenhängende und gemeinsam erschlossene P+R-Anlagen;
- neue, zusammenhängende und gemeinsam erschlossene B+R-Anlagen;
- die nötigen Zufahrten, Zugänge und Nebenanlagen (wie Schrankenanlagen, Ticketautomaten und Beleuchtung).

Als Ausbau gilt die Erweiterung einer bestehenden Anlage. Dies kann auch wesentliche Aufwertungen durch neue Elemente wie, zusätzliche Zugänge, überdachte Abstellhilfen mit Abschliessvorrichtungen, für Velos oder E-Bikes oder notwendige Beleuchtungen umfassen. Bei Anlagen im Rahmen der Agglomerationsprogramme bleiben abweichende Definitionen des Bundes über die Anrechenbarkeit vorbehalten und gelten ggf. auch für die Beiträge des Kantons nach Art. 62 SG.

5.2 Abgrenzung

Nicht zu den beitragsberechtigten Investitionen gehören Kosten für die Erneuerung, den baulichen und betrieblichen Unterhalt von bereits bestehenden Anlagen.

Zum baulichen Unterhalt (Substanzerhaltung) zählen namentlich Ausgaben für Reparaturen und Instandsetzung sowie für die vollständige Wiederherstellung der Anlage oder 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. Kosten für deren Beleuchtung).

6. Anrechenbare Kosten

Der Kanton leistet vorliegend Beiträge an diejenigen Kosten, welche für den Zweck «kombinierte Mobilität» notwendig sind. Wenn Projekte ausserdem Elemente umfassen, die anderen Zwecken als der kombinierten Mobilität dienen (z. B. Parkierungsflächen für Drittnutzungen oder Stromerzeugung durch PV-Anlagen) oder ein Zusatzangebot für die Nutzer darstellen (z. B. Ladestationen für E-Fahrzeuge), so sind nur diejenigen Bestandteile beitragsberechtigt, welche direkt 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 Garantiarbeiten sowie Kreditzinse, Bewilligungsgebühren und Eigenleistungen der Gemeindeverwaltung, von Behördenmitgliedern oder der Betreiber der Anlagen.

7. Beitragsfestsetzung und Kostentragung

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

		anrechenbar (= 100%)		nicht anrechenbar	
Ausserhalb Agglo (nur Art. 61 SG)					
- ohne Beitrag Dritte	TBA (40%)	Gemeinde / TU / Leistungsbeauftragte (LB) (60%)			
- mit Beitrag Dritte	TBA (36%)	Gde / TU / LB (54%)	Dritte (z.B. Coop) (10%)		
Innerhalb Agglo (nur Art. 62 SG)					
- 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%

Als Beiträge Dritter gelten namentlich:

- Beiträge von Verwaltungsstellen des Bundes und des Kantons;
- Beiträge aus eidgenössisch oder kantonale verwalteten Fonds, wie z. B. Fonds Landschaft Schweiz, Lotteriefonds etc.;
- Beiträge von Unternehmen 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;
- Beiträge von Privatpersonen oder Privatunternehmen (Gönnerbeiträge, Spenden etc.).

Wird ein Projekt noch durch andere kantonale Beiträge mitfinanziert, wird deren Reihenfolge und Berechnung im für den hauptsächlichen Beitragsgrund massgebenden Verfahren festgelegt. **Zu beachten: Anlagen, die Bestandteil eines genehmigten Agglomerationsprogramms sind, werden vom Kanton nur nach SG 62 subventioniert (vgl. Ziffer 2.1).**

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 TBA angemeldet worden sein.

Das TBA empfiehlt eine Aufteilung der Restkosten zwischen Gemeinde und Transportunternehmung zu gleichen Teilen, nach Abzug des Kantonsbeitrags. (vgl. Erläuterungen des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination zu den Richtlinien des Regierungsrats 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 rechtzeitig **vor Baubeginn** beim TBA elektronisch einzureichen. Wird das Beitragsgesuch nach Baubeginn eingereicht, wird kein Kantonsbeitrag ausgerichtet.

Das Beitragsgesuch hat mindestens folgende Angaben zu enthalten:

- Bei Neuanlagen über den Initialbedarf hinaus und bei Ausbauten ein Nachweis, dass ein Bedarf für die Anlage im beantragten Umfang besteht. Dieser umfasst ggf. 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. Für den Bedarfsnachweis kann ggf. auf ein regionales Konzept (z. B. RGSK) verwiesen werden.
- Nachweis, dass die Anlage die Kriterien der Strassenverordnung erfüllt und die Grundsätze gemäss Ziffer 4 der vorliegenden Richtlinie eingehalten sind.
- Ein Bewirtschaftungs- und Betriebskonzept 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 sie 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).
- Fotos des gegenwärtigen IST-Zustands (z. B. im einem PDF-Dokument zusammengestellt).
- Bauprojekt (Pläne und Beschrieb).
- Rechtsgültige Baubewilligung.
- Angabe der Trägerschaft für die Anlage, welche den Betrieb und die Bewirtschaftung sicherstellt.

- Kostenvoranschlag (KV); die für den Kantonsbeitrag anrechenbaren Kosten sind nachvollziehbar gemäss Ziff. 5 bis 7 vorliegender Richtlinie von den nicht anrechenbaren Kosten auszuscheiden und im KV entsprechend darzustellen.
- Finanzierungsplan (Beiträge von Bund und Kanton, Beiträge Dritter im Sinne dieser Richtlinie und anderweitige Beiträge Dritter, dem Gesuchsteller verbleibende Restkosten).

Gestützt darauf erlässt der Kanton eine anfechtbare Beitragsverfügung, die der Gesuchstellerin vom TBA eröffnet wird.

9. Anforderungen an die Schlussabrechnung

Die elektronisch übermittelte Schlussabrechnung umfasst folgende Elemente:

- Kostenzusammenstellung mit Zuteilung der einzelnen Positionen zu den Kostenarten Projektierung, Bau, Bauleitung und Landerwerb jeweils aufgeteilt in anrechenbare und nicht anrechenbare Kosten.
- Kopie der Originalrechnungen mit Zahlungsbelegen als Nachweis der Kostenzusammenstellung.
- Dokumentation mit Fotos des Zustands vor und nach der Realisierung.
- Regelung von Trägerschaft und Bewirtschaftung.
- Aktennotiz oder Protokoll der Schlussabnahme. Der zuständige Oberingenieurkreis des TBA ist zur Schlussabnahme einzuladen. Die von ihm beanstandeten Mängel sind vor Einreichen der Schlussabrechnung zu beheben.
- Bankverbindung.

10. Zahlungsmodus

Das TBA prüft die Schlussabrechnung auf ihre Richtigkeit. Fehlen Elemente oder entsprechen Teile davon nicht dieser Richtlinie, so werden die Elemente bzw. erläuternde Begründungen des Bauherrn resp. Eigentümers der Anlage durch das TBA eingefordert.

Bei den Beiträgen nach Art. 61 handelt es sich um neue Ausgaben im Sinne von Art. 30 Abs. 1 FHG. Ein Anspruch auf Beiträge besteht nur im Rahmen der verfügbaren Mittel des TBA. 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.

In der Regel werden keine Akontozahlungen gewährt. Bei mehrjährigen Projekten mit grösseren anrechenbaren Kosten (> CHF 100 000.00) sind auf Gesuch hin und nach Massgabe der Beitragsverfügung Akontozahlungen möglich. Eine allfällige Akontozahlung wird auf rund 90 % der zu diesem Zeitpunkt nachgewiesenen effektiven Kosten bemessen. Der Antrag auf eine Akontozahlung ist durch eine Rechnungszusammenstellung, ein Belegverzeichnis und die Dokumentation des Baufortschritts zu belegen.