



ANFRAGE GEM. § 5 GESCHÄFTSORDNUNG

Absender:

CDU-Fraktion in der BV Hohenlimburg

Betreff:

Antrag der CDU-Fraktion:
Lückenschluss nach Letmathe auf Stelzen - Ein Radweg durchs Lennebett

Beratungsfolge:

08.03.2017 Bezirksvertretung Hohenlimburg

Anfragetext:

Siehe Anlage.

Begründung

Erfolgt mündlich in der Sitzung.



CDU - FRAKTION IN DER BEZIRKSVERTRETUNG HOHENLIMBURG

CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Hohenlimburg

Hohenlimburg, 24.02.2016

Herrn Bezirksbürgermeister
Hermann-Josef Voss
Rathaus Hohenlimburg

Sehr geehrter Herr Voss,

bitte nehmen Sie folgenden Antrag gemäß § 6 (1) GeschO für die Sitzung der Bezirksvertretung Hohenlimburg am 08.03.2016 auf.

Lückenschluss nach Letmathe auf Stelzen - Ein Radweg durchs Lennebett

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Planung des Lenneradweges im Lückenschluss zwischen Hohenlimburger Lennepark und dem Anschluss an die Iserlohner Planung bis zur Stadtgrenze in Letmathe zu erarbeiten. Die Planung soll sich grundsätzlich auf das linke Lenneufer beziehen und insbesondere im Teilabschnitt auf Höhe des Fährbachtals eine Stelzenlösung im Lennebett vorsehen, wo eine Realisierung des Weges im Steilhang nur sehr schwer durchzuführen erscheint. Die Planung und Kostenermittlung soll insbesondere darauf abzielen, die Förderungskriterien des am 1.2.17 veröffentlichten Förderaufrufs des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr) zu erfüllen (s. Anlage). Relevant dabei ist die Einreichung einer Projektskizze bis 31.05.2017. Verwaltung und Rat werden gebeten diese Planung positiv zu begleiten und den unter der gegebenen Hagener Finanzsituation möglichen geringen Eigenfinanzierungsanteil von 10% haushaltstechnisch sicherzustellen.

Begründung:

Eine Straßenführung des neuen Radweges neben dem Schwerlast- und übrigen Verkehr in Oege wird von den Fahrradclubs, Freizeitradfahrern und radfahrenden Familien abgelehnt, eine Führung auf dem linken Lenneufer durch Wildnis und schwieriges Terrain erscheint teilweise kompliziert und insbesondere bei Querung des Fährbachtals auch höchst kostenträchtig. In diesem Bereich bietet sich eine Lösung an, die beispielhaft in Osnabrück gesucht und gefunden wurde. In Ermangelung geeigneter Flächen für einen Rad-

Geschäftsführer :
Jochen Eisermann,
Holthäuser Str. 34,
58093 Hagen,
Festnetz 02334 / 43326
Mobil 0178 4782641
Email : jocheneisermann@arcor.de

Fraktion in der BV www.cdufraktion-bvho.de

Vorsitzender: Peter Leisten, Mozartstr. 12, 58119 Hohenlimburg
Festnetz 02334/500654; Mobil 01725898113
Email: peter.leisten@gmx.de
Bankverbindung: Volksbank Hohenlimburg (BLZ 45061524) 4000149700
IBAN DE22 4506 1524 4000 1497 00



CDU - FRAKTION IN DER BEZIRKSVERTRETUNG HOHENLIMBURG

und Fußweg wurde eine Stelzenlösung in das dortige Flussbett der Hase gebaut.



Sowohl diese touristisch attraktive Lösung, die mittlerweile Radfahrer aus der gesamten Region um Osnabrück in die Stadt zieht, als auch der Neubau der Kettenbrücke in Hohenlimburg waren finanziell nur im Rahmen der überregionalen Radwegförderung und auch unter den nunmehr projizierten nationalen Zielen des Klimaschutzes denkbar. Osnabrück allein hätte sich die Stelzenlösung auch nicht leisten können und die CDU ist deutlich der Auffassung, dass Hagen eine solche Lösung im Anschluss an die Kanustrecke in Hohenlimburg, die im Rahmen des Förderprojektes finanzierbar erscheint, gut zu Gesicht stünde.

Mit freundlichen Grüßen, Peter Leisten



Geschäftsführer :
Jochen Eisermann,
Holthäuser Str. 34,
58093 Hagen,
Festnetz 02334 / 43326
Mobil 0178 4782641
Email : jocheneisermann@arcor.de

Fraktion in der BV www.cdufraktion-bvho.de

Vorsitzender: Peter Leisten, Mozartstr. 12, 58119 Hohenlimburg
Festnetz 02334/500654; Mobil 01725898113
Email: peter.leisten@gmx.de
Bankverbindung: Volksbank Hohenlimburg (BLZ 45061524) 4000149700
IBAN DE22 4506 1524 4000 1497 00

Förderaufruf für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr)

Vom 01. Februar 2017

1. Förderziel und Zwecksetzung

Die Bundesregierung hat sich anspruchsvolle Klimaschutzziele gesetzt: Die Treibhausgasemissionen in Deutschland sollen bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 reduziert werden. Bis zum Jahr 2030 soll eine Reduktion von mindestens 55 Prozent, bis 2040 mindestens 70 Prozent und bis 2050 80 bis 95 Prozent erreicht werden. Mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 hat die Bundesregierung am 3. Dezember 2014 ein umfassendes Maßnahmenpaket beschlossen, das die konkreten Beiträge aller Sektoren für die Umsetzung des 2020-Ziels darlegt. Eine Maßnahme daraus ist die klimafreundliche Gestaltung des Personenverkehrs, die auch einen Fokus auf die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs legt.

Der Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen liegt in Deutschland bei etwa zehn Prozent. Deutschland liegt damit deutlich hinter Ländern wie Dänemark und den Niederlanden mit Werten bis zu 30 Prozent. Etwa 40 Prozent aller Pkw-Fahrten haben eine Weglänge von weniger als fünf Kilometern. Gerade im Innerortsbereich haben Pkw hohe spezifische Emissionen. Werden diese Fahrten auf das Fahrrad verlagert, lassen sich nahezu 100 Prozent der Emissionen reduzieren. Neben der Senkung der Treibhausgasemissionen werden durch den Radverkehr der verkehrsbedingte Flächenverbrauch sowie die Belastungen durch Schadstoffe und Lärm reduziert und damit die Lebensqualität verbessert. Die wichtigsten Einflussfaktoren zur verstärkten Nutzung des Rads sind Qualität und Quantität der Radverkehrsanlagen, die Führung des Radverkehrs, die Verkehrssicherheit, der Service und das allgemeine Radverkehrsklima.

Ziel dieses Förderaufrufs ist es, modellhafte investive Projekte im Bereich des Fahrradverkehrs voranzubringen und so einen wichtigen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung zu leisten. Die modellhaften Projekte sollen Ansätze zur Stärkung des Radverkehrs etablieren, die individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads beeinflussen, gleichzeitig die Nutzung von Pkw verringern und durch ihre bundesweite Ausstrahlung zahlreiche Folge- und Nachahmungsvorhaben anregen und dadurch konkrete Treibhausgasminderungen erzielen.

Ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele für das Jahr 2020 – und darüber hinaus – kann dabei in Kommunen und im kommunalen Umfeld geleistet werden. Hier bestehen noch erhebliche Potenziale zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Einsparung von Treibhausgasen. Im Rahmen des im Juli 2015 beschlossenen, zusätzlichen Maßnahmenpakets zur Förderung von Energieeinsparungen (Effizienzpaket) sollen deshalb durch Maßnahmen in Kommunen und im kommunalen Umfeld bis zum Jahr 2020 Einsparungen von zusätzlich 1 Mio. Tonnen CO₂ erzielt werden.

Ziel dieses Förderaufrufs ist es, die Umsetzung wegweisender investiver Modellprojekte im kommunalen Klimaschutz in verschiedenen Handlungsfeldern voranzubringen. Die Modellprojekte selbst sollen durch Treibhausgasminderung einen wichtigen Beitrag zur schrittweisen Erreichung der Klimaneutralität von Kommunen und im kommunalen Umfeld leisten sowie durch ihre bundesweite Ausstrahlung zur weiteren Nachahmung und Umsetzung von Klimaschutzprojekten anregen und so weitere Minderungen von Treibhausgasemissionen auslösen.

2. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden investive Projekte mit Modellcharakter zur radverkehrsfreundlichen (Neu-)Gestaltung des Straßen- und Siedlungsraums, zur Errichtung zusätzlicher Radverkehrseinrichtungen sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen, die zu einer dauerhaften Aufwertung der Radverkehrssituation in einem klar definierten, abgegrenzten Gebiet führen.

Die Modellhaftigkeit der Projekte zeichnet sich insbesondere aus durch:

- eine unmittelbare Minderung von Treibhausgasemissionen;
- die Verfolgung der klimaschutzpolitischen Ziele des Bundes;
- umfassend und integriert geplante (das heißt mehrere, aufeinander abgestimmte) Maßnahmen;
- die Adressierung von Handlungsbedarfen zur Beseitigung bestehender Hemmnisse für den Radverkehr in einem klar definierten, abgegrenzten Gebiet;
- Kosteneffizienz und Multiplizierbarkeit sowie
- ein hohes Maß an öffentlicher Sichtbarkeit, welche die jeweilige Machbarkeit und Übertragbarkeit demonstriert.

Die Projekte können unterschiedliche Themenbereiche aufgreifen, wie zum Beispiel Alltagsmobilität (Freizeitverkehr, Berufsverkehr), Tourismus oder Wirtschaftsverkehr (inklusive Transportdienstleistungen et cetera). Zudem können unterschiedliche Gebietstypen und -größen adressiert werden. Förderfähig ist die Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen für das Fahrradparken sowie zugunsten des fließenden Radverkehrs (Schaffung deutlich verbesserter Platzverhältnisse im Straßen- und Siedlungsraum für den Radverkehr), die insgesamt zu einer Aufwertung der Radverkehrssituation im betreffenden Gebiet führen. Darüber hinaus können auch Maßnahmen gefördert werden, die fahrradbasierte Transportdienstleistungen ermöglichen. Investitionen in weitere

begleitende Maßnahmen, die den Radverkehr attraktiver machen, können ebenfalls gefördert werden.

Es sind hochwertige Radverkehrsanlagen mit mehr Sicherheit und mehr Kapazitäten für ein erhöhtes Fahrradaufkommen zu schaffen. Den Anforderungen eines zunehmend diversifizierten Radverkehrs durch Pedelecs und E-Bikes soll dabei Rechnung getragen werden. Es sind die geltenden technischen Regeln (zum Beispiel Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie Hinweise zum Fahrradparken der FGSV) einzuhalten oder zu übertreffen, um besonders hohe Qualitäten in den realisierten Maßnahmen zu erreichen.

Die Einreichung investiver Projekte, die sich aus nicht investiven Modellprojekten der Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur ableiten, wird begrüßt.

Die Mitwirkung und Einbindung relevanter Akteure ist entscheidend für die erreichbare Qualität der (Neu-) Gestaltung des Straßen- und Siedlungsraums zugunsten des Radverkehrs. Besonders förderwürdig sind daher Projekte, die in Kooperation zwischen verschiedenen Akteuren (zum Beispiel Kommune, Wohnungsbaugesellschaften, Unternehmen, Vereine et cetera) realisiert werden.

Die innerhalb eines modellhaften Projektes zur Förderung vorgesehenen investiven Maßnahmen müssen klar abgrenzbar definiert sein. Ergänzend zur Investitionsförderung werden in angemessenem Umfang begleitende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und zur Motivation, Information und Beteiligung der betroffenen Bevölkerung gefördert. Ebenso können begleitende Ingenieurdienstleistungen entsprechend der Leistungsphase 8 (LP 8) der HOAI anteilig gefördert werden.

Nicht förderfähig sind

- reine nicht-investive Vorhaben (zum Beispiel aus den Bereichen Beratung, Information, Kapazitätsaufbau sowie Qualifizierung und Forschung- und Entwicklung), wie sie vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert werden;
- singuläre Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur;
- Maßnahmen, die der Instandhaltung von Radverkehrsinfrastruktur dienen.

3. Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Kommunen (Städte, Gemeinden und Landkreise) und Zusammenschlüsse von Kommunen sowie Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen mit mindestens 50,1 Prozent kommunaler Beteiligung. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

Antragsberechtigt sind auch Kooperationen („Verbünde“) von Kommunen, Unternehmen, Verbänden, Vereinen, Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus und

Hochschulen. An jedem Verbund muss mindestens eine Kommune, in der das Modellprojekt durchgeführt werden soll, beteiligt sein. Die Partner eines Verbundprojekts regeln ihre Zusammenarbeit in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung und benennen den/die Koordinator/in, der/die als zentrale/r Ansprechpartner/in für den Fördermittelgeber fungiert und sicherstellt, dass die einzelnen Teilprojekte effektiv zusammenarbeiten und die Ergebnisse zusammengeführt werden. Einzelheiten sind dem „Merkblatt für Antragsteller/Zuwendungsempfänger zur Zusammenarbeit der Partner von Verbundprojekten“, das von Antragstellern und Zuwendungsempfängern zu beachten ist, zu entnehmen (BMBF-Vordruck Nummer 0110, Fundstelle:

https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare; Bereich BMBF, Allgemeine Vordrucke und Vorlagen für Berichte).

Die Antragsteller müssen projektspezifische, fachliche Qualifikationen, Kompetenzen und Erfahrungen nachweisen und in der Projektskizze darlegen. Die Antragsteller sowie die an der Durchführung des Vorhabens beteiligten Partner oder Auftragnehmer müssen in der Lage sein, das Projekt zu planen, wirtschaftlich durchzuführen, zu überwachen und abzurechnen.

4. Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Vorhaben zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung beitragen. Im Antrag ist qualitativ und, soweit möglich, quantitativ darzustellen, wie das Vorhaben durch die Minderung von Treibhausgasemissionen zum Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung beiträgt. Sollten die durch das Vorhaben zu erzielenden Einsparungen an Treibhausgasemissionen nicht quantifizierbar sein, sind mindestens jedoch die adressierten Wirkungsketten detailliert zu beschreiben.

Die Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, mit den für die Evaluierung der geförderten Vorhaben beauftragten Stellen zusammenzuarbeiten, die erforderlichen Auskünfte zu geben, die notwendigen Daten zu erheben und diese zeitnah zur Verfügung zu stellen. Im Förderantrag sind Ziele zu definieren, die nachweisbar in der Vorhabenlaufzeit erreicht werden können. Zielgruppen, Projektziele sowie Meilensteine müssen klar definiert werden.

Eine Zuwendung kann nicht gewährt werden, wenn der Antragsteller zum Zeitpunkt der Bewilligung mit dem Vorhaben bereits begonnen hat. Der Start von Vergabeverfahren und der Abschluss von Dienstleistungsverträgen gelten als Vorhabenbeginn.

Die Förderung kann nur erfolgen, wenn die Finanzierung des Vorhabens und damit seine Durchführung als gesichert angesehen werden kann. Die Finanzierung des Vorhabens ist als gesichert anzusehen, wenn die Summe der Eigenmittel (liquide Geldmittel des Antragstellers), etwaiger Drittmittel und der beantragten Zuwendung die erforderliche Gesamtsumme ergeben und Eigen- und Drittmittel im erforderlichen Umfang zur Verfügung stehen.

Drittmittel sind alle Mittel, die nicht den Eigenmitteln oder der beantragten Zuwendung zugerechnet werden können. Die zur Finanzierung der Gesamtausgaben des Vorhabens verwendeten Drittmittel müssen ausgewiesen werden.

Der Antragsteller hat Eigenmittel in Abhängigkeit von seinem finanziellen Leistungsvermögen und als Ausdruck seines Eigeninteresses am Vorhaben in angemessener Höhe einzubringen.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802 c Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802 c Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung treffen.

Maßnahmen zur (Neu-)Gestaltung von Straßen- und Siedlungsraum zugunsten von Radverkehrsanlagen dürfen dabei nicht zulasten des Fußverkehrs, ÖPNV und Carsharing oder zulasten von Aufenthalts- und Erholungsflächen sowie des Straßenbaumbestandes gehen. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass es die Anpassungsfähigkeit von Kommunen/Unternehmen an die Folgen des Klimawandels nicht beeinträchtigt und laufende, geplante oder künftig erforderliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel nicht erschwert werden.

Es muss in geeigneter Weise und in einem angemessenen Umfang ein Monitoring der Maßnahmen stattfinden (durch die Erhebung / Messung konkret zählbarer Parameter und durch Methoden zur Beurteilung der daraus ableitbaren Wirkungen), um eine Wirkungskontrolle hinsichtlich der erwarteten Treibhausgaseinsparungen durchführen zu können. Beim Monitoring müssen im Zeitrahmen der Zweckbindungsfrist (siehe nächsten Punkt) in geeigneten zeitlichen Abständen Parameter erhoben werden.

Die Antragsteller müssen über die betreffenden Flächen verfügen können (Eigentum oder Gestattungsvertrag). Die Zweckbindungsfrist beträgt fünf Jahre nach Abnahme der Leistung. Sollten sich in diesem Zeitraum Änderungen an den Eigentumsverhältnissen oder Verfügungsrechten ergeben, sind diese unverzüglich dem Projektträger Jülich anzuzeigen.

Die förderfähigen Ausgaben beziehungsweise Kosten müssen zu mehr als 60 Prozent aus Ausgaben beziehungsweise Kosten für Investitionen bestehen. Ausgaben beziehungsweise Kosten für Personal der Antragsteller sind nicht förderfähig.

Ein Projektstart ist frühestens zwölf Monate nach Skizzeneinreichung einzuplanen. Die Projektdauer beträgt bis zu drei Jahren. Es ist bei der Darstellung der Projektplanung darauf zu achten, dass diese Dauer nicht überschritten wird. Zuwendungen werden nur gewährt, sofern das Vorhaben innerhalb des im Zuwendungsbescheid genannten Bewilligungszeitraums begonnen, durchgeführt und abgeschlossen wird.

Nicht gefördert werden Prototypen, Eigenleistungen, gebrauchte Anlagen sowie Planungsleistungen mit Ausnahme von begleitenden Ingenieurdienstleistungen der

Leistungsphase 8 (LP 8) der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) bei der Umsetzung der investiven Maßnahmen.

Die Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, auch über den Bewilligungszeitraum hinaus mit den für die Evaluierung der geförderten Projekte beauftragten Stellen zusammenzuarbeiten, die erforderlichen Auskünfte zu geben, die notwendigen Daten zu erheben und diese zeitnah zur Verfügung zu stellen.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Für die Durchführung der Projekte können Zuwendungen im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt. Gefördert werden Ausgaben beziehungsweise Kosten, die im Rahmen einer wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung zur Erreichung des Projektziels erforderlich sind, sofern eine Realisierung ohne diese Förderung nicht möglich ist.

Im Regelfall erfolgt die Förderung durch eine nicht rückzahlbare Zuwendung in der Höhe von bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben beziehungsweise Kosten. Finanzschwache Kommunen, die nach jeweiligem Landesrecht zum Beispiel ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen haben oder eine vergleichbare finanzschwache Haushaltssituation nachweisen und somit nicht über ausreichende Eigenmittel verfügen, können vorbehaltlich der beihilferechtlichen Zulässigkeit (siehe Ziffer 6) eine höhere Förderquote von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben erhalten. Entsprechende Nachweise sind dem Antrag beizufügen. Darüber hinaus ist dem Antrag eine entsprechende Bestätigung der oder des Finanzverantwortlichen vorzulegen, dass die Bereitstellung der Eigenmittel gesichert ist.

Die Mindestzuwendung pro Vorhaben beziehungsweise Projekt beträgt vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben (siehe Ziffer 6) 200.000 Euro. Bei Verbundvorhaben gilt diese Mindestsumme für das Verbundprojekt insgesamt.

Der Zuwendungsbetrag soll fünf Millionen Euro je Vorhaben nicht überschreiten.

Ergänzend zur Investitionsförderung werden in angemessenem Umfang begleitende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit sowie zur Motivation, Information und Beteiligung der betroffenen Bevölkerung gefördert. Ebenso können begleitende Ingenieurdienstleistungen entsprechend der Leistungsphase 8 (LP 8) der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) anteilig gefördert werden. Die förderfähigen Ausgaben beziehungsweise Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit sind auf maximal 30.000 Euro pro Vorhaben beschränkt. Die förderfähigen Ausgaben beziehungsweise Kosten für begleitende Ingenieurdienstleistungen sind auf höchstens fünf Prozent der Summe der förderfähigen Investitionsausgaben/-kosten beschränkt.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1. Rechtsgrundlagen

Zuwendungen können nach Maßgabe dieses Förderaufrufs, der §§ 23 und 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV) gewährt werden.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet auf Grund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Antragsteller müssen sich damit einverstanden erklären, dass das Bundesumweltministerium beziehungsweise der Projektträger Jülich nach Anmeldung eine gegebenenfalls auch wiederkehrende, stichprobenartige Überprüfung der Umsetzung der Maßnahme durchführt oder durchführen lässt. Die Prüfung ist für die Zuwendungsempfänger gebührenfrei.

6.2. Beihilferechtliche Grundlagen

Die Beurteilung, ob eine Beihilfe vorliegt, erfolgt auf der Grundlage der „Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union“, (ABl. EU 2016, C 262/01).

In Fällen, in denen eine Beihilfe vorliegt, wird zwischen den Fördermitteln für Investitionen in lokale Infrastrukturen für den Radverkehr und Fördermitteln für andere Zwecke (zum Beispiel für die Erbringung von Dienstleistungen oder für Unterhalt und Betrieb von Infrastruktur) unterschieden:

- a) Investitionen zur Verbesserung der lokalen Radverkehrsinfrastruktur werden nach Maßgabe von Artikel 56 der Verordnung (EU) Nummer 651/2014 vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO) gefördert.

Als Investitionen in die Verbesserung der lokalen Radverkehrsinfrastruktur gelten Aufwendungen zur Errichtung und zur Modernisierung von baulichen Anlagen, die dem fließenden oder ruhenden Radverkehr vor Ort dienen (einschließlich der Anschaffungs- und Planungskosten).

- b) Für Maßnahmen anderer Art, die sich als Beihilfe darstellen, erfolgt die Förderung nach den Vorgaben der Verordnung (EU) Nummer 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (De-minimis-Verordnung). Hierfür ist nachzuweisen, ob und wenn ja in welcher Höhe der Antragsteller De-minimis-Beihilfen in den letzten drei Steuerjahren erhalten hat. Die Höhe der Förderung wird gegebenenfalls soweit reduziert, dass

sie zusammen mit anderen De-minimis-Beihilfen des Zuwendungsempfängers im laufenden und den zwei davor liegenden Steuerjahren die Summe von 200.000 Euro nicht übersteigt.

Die Begrenzung nach der De-minimis-Verordnung findet keine Anwendung, wenn im Einzelfall nachgewiesen wird, dass eine Förderung auf Grundlage von Artikel 56 AGVO zulässig ist.

6.3. Sonstige Vorschriften

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis (Regelfall) werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P), bei Zuwendungen an Gebietskörperschaften die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-Gk).

Bei Vorhaben, die auf Kostenbasis durchgeführt werden, werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten) Bestandteil eines Zuwendungsbescheides.

Die Nebenbestimmungen können unter:

http://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formular_schrank=bmu eingesehen werden.

6.4. Kumulierbarkeit

Eine Kumulierung mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten ist vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben zugelassen, sofern eine angemessene Eigenbeteiligung in Höhe von mindestens 15 Prozent des Gesamtvolumens der zuwendungsfähigen Ausgaben erfolgt, bei finanzschwachen Kommunen in Höhe von 10 Prozent. Eine Kumulierung mit Förderprogrammen des Bundes ist ausgeschlossen. Doppelförderungen sind ausgeschlossen.

7. Verfahren

7.1. Antrags- und Förderverfahren

Der Wettbewerb ist zweistufig: In der ersten Stufe reichen die Interessenten eine aussagefähige Projektskizze ein. Sofern die formellen Voraussetzungen erfüllt sind und die Projektskizze hinsichtlich der Bewertungskriterien positiv bewertet wird, erfolgt in der zweiten Stufe die Aufforderung zur Vorlage eines formalen Förderantrags.

Die Bewertung der Skizzen und Förderanträge erfolgt durch das Bundesumweltministerium auf Grundlage der in Ziffer 7.2 dargestellten Kriterien.

7.1.1. Skizzen (Stufe 1)

Für die erste Verfahrensstufe sind aussagekräftige Projektskizzen in deutscher Sprache in elektronischer Form und postalisch beim Projektträger Jülich einzureichen. In der Skizze sind die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Förderung nachzuweisen.

Die elektronische Einreichung erfolgt über das Portal zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes („easy-online“). Der Zugang zu „easy-online“ ist über die Internetseite des Projektträgers Jülich zu erreichen und erfordert eine Registrierung (www.ptj.de/klimaschutzinitiative/radverkehr). Die über „easy-online“ gespeicherten Formangaben und Projektbeschreibungen können im Entwurf gesichert und bis zur verbindlichen elektronischen Einreichung beliebig oft überschrieben werden.

Für das Auswahlverfahren werden Projektskizzen berücksichtigt, die im Zeitraum vom

15. Februar 2017 bis zum 15. Mai 2017

sowie vom

15. Februar 2018 bis zum 15. Mai 2018

beim Projektträger Jülich eingehen.

Ausschlaggebend ist das Datum der finalen Einreichung der Unterlagen über das Antragssystem „easy-online“. Die unterschriebene Papierversion der Projektskizze einschließlich Anlagen ist spätestens bis zum 31. Mai des Antragsjahres (Posteingang) nachzureichen.

Die Projektskizzen bestehen aus zwei Teilen:

1. Formular „Projektblatt“, welches in „easy-online“ auszufüllen ist und (im Feld „Thema“) einen prägnanten Projekttitle aufweisen muss. Nach der verbindlichen elektronischen Einreichung des Projektblatts ist dieses auszudrucken und im Original mit Unterschrift dem Projektträger zuzuleiten.
2. Schriftliche Projektskizze von maximal 15 Seiten einschließlich kartographischer Darstellungen, Planskizzen, Fotos et cetera (Arial, 12 Punkt, einzeilig) mit prägnantem Titel und folgendem Inhalt, wobei die nachfolgenden Punkte die verbindlich einzuhaltenden Gliederungspunkte der Skizze darstellen:
 - **Hintergrund und Gebietsdarstellung:** Beschreibung des definierten Gebiets (einschließlich kartographischer Darstellung), der Ausgangssituation und der Hintergründe für die geplanten Maßnahmen (inklusive kurzem Problemaufriss in Bezug auf aktuellen Zustand des Fahrradverkehrs) sowie Einordnung in die vorliegenden Konzepte und Planungen;
 - **Ziele und Zielgruppe(n):** Beschreibung der Ziele, der Zielgruppen, des Themas und der Akteure der geplanten Maßnahmen;

- **Maßnahmen:** Darstellung, durch welche Maßnahmen der Radverkehr dauerhaft gestärkt wird inklusive nachvollziehbarer Beschreibung, welche Hemmnisse beziehungsweise Handlungsbedarfe mit den Maßnahmen adressiert werden. Visualisierung des angestrebten Zustands im Vergleich zum Status quo (zum Beispiel in Form von Planskizzen, Fotos et cetera) inklusive Beschreibung, wie und wodurch es zu einer Aufwertung der Lebensqualität im definierten Gebiet kommt;
- **Modellhaftigkeit:** Beschreibung der Modellhaftigkeit (Vorbildcharakter, integrierte Planung) inklusive einer Begründung für die bundesweite Strahlkraft (Ausmaß / Qualität / Akteurskooperation et cetera); Beschreibung, ob und wie die Maßnahme gegebenenfalls aus einem Modellprojekt, das bereits nach der Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur gefördert wurde, abgeleitet ist oder dieses investiv umsetzt;
- **Treibhausgasminderung und Monitoring:** Beschreibung der Wirkungskette(n), der Faktoren und Parameter, über die abgeschätzt werden kann, wie viele Fahrzeugkilometer vermieden werden können, wodurch Treibhausgaseinsparungen erzielt werden. Zur Berechnung der vermiedenen Fahrzeugkilometer sollten folgende Rahmenbedingungen in den Berechnungen berücksichtigt werden:
 - Zurückgelegte Entfernung: Annahme, dass die zusätzlichen Fahrradkilometer den vermiedenen Pkw-Kilometern entspricht (gleiche Weglänge).
 - Besetzungsgrad: Im Durchschnitt liegt der Pkw-Besetzungsgrad bei 1,5 Personen, das heißt pro zusätzlichen Fahrradkilometer kann näherungsweise eine Pkw-Fahrleistungsreduktion um 0,67 km angesetzt werden. Im Berufsverkehr ist der Besetzungsgrad deutlich geringer (1,1 Personen). Mit jedem vom Pkw verlagerten Radkilometer im Berufsverkehr sinkt die Pkw-Fahrleistung um etwa 0,91 km.
 - Zur Ermittlung der THG-Einsparungen durch radbasierte Transportdienstleistungen muss ebenso abgeschätzt werden, welche Fahrleistungen von Pkw, Lieferwagen oder Lkw dadurch entfallen.
 - Zur Berechnung der Treibhausgaseinsparungen aus den vermiedenen Fahrzeugkilometern nutzen Sie bitte je nach Zielgruppe folgende Faktoren:

Pkw	Lieferwagen	Lkw <7,5t
222	235	344

Quelle: TREMOD, Emissionsfaktoren im innerstädtischen Verkehr für das Jahr 2020

- Darstellung der Kriterien und Indikatoren zur Bewertung des Minderungsbeitrags von Treibhausgasemissionen sowie der weiteren Vorteile für die Zielgruppe(n); (auch als Beitrag zur Planung des

Monitorings), Beschreibung der im Konzept geplanten Aktivitäten zur Erhebung und Bewertung der genannten für das Wirkungsmonitoring erforderlichen Parameter und Kriterien, Indikatoren (Beschreibung der Parameter wie zum Beispiel Nutzerzahlen, sowie der Häufigkeit der Erhebung) sowie der Methoden (zum Beispiel Befragungen), wie daraus die Treibhausgaseinsparung abgeschätzt werden kann, und Wirkungen (als Basis für die Durchführung des Monitoring);

- **Öffentlichkeitsarbeit:** Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation, insbesondere zur Beteiligung betroffener Akteure (begleitende Maßnahmen);
- **Zeit- und Umsetzungsplan:** Überschlägiger Maßnahmen- und Umsetzungsplan inklusive Abschätzung der Investitions- und Installationsausgaben beziehungsweise -kosten sowie der Sachausgaben beziehungsweise -kosten und der Ausgaben beziehungsweise Kosten für die Auftragsvergabe an Dritte für die begleitenden Maßnahmen sowie der vorgesehenen Eigenmittel und Fördersummen (bei Kooperationsanträgen unter Angabe der Verteilung der Ausgaben / Kosten, Eigenmittel und Förderungen auf die verschiedenen Kooperationspartner); überschlägiger Zeitplan und vorgesehene Meilensteine.

Der Projektskizze ist eine Beschreibung der Antragsteller und gegebenenfalls seiner Partner als Anlage 1 beizufügen (maximal zwei Seiten, Arial, 12 Punkt, einzeilig). Die Projektskizze einschließlich der Anlage 1 ist als PDF-Dokument (maximale Dateigröße 4 Megabyte) zu speichern und ebenfalls über „easy-online“ elektronisch einzureichen.

Folgende Unterlagen sind für eine vollständige Skizze einzureichen:

- Über „easy-online“ eingereichte Formularangaben („Projektblatt“);
- Über „easy-online“ eingereichte Endfassung der elektronischen Projektskizze (PDF-Dokument);
- Papierversion des ausgedruckten und unterschriebenen Projektblatts;
- Papierversion der maximal 15-seitigen Projektskizze gemäß obiger Gliederung sowie der Anlage 1.

Bei Verbundprojekten ist eine gemeinsame Skizze durch die Koordinatorin / den Koordinator einzureichen.

Die bis zum Stichtag eingegangenen Projektskizzen werden nach den in Ziffer 7.2 dargestellten Kriterien bewertet. Die Interessenten werden über das Ergebnis der Bewertung durch den Projektträger schriftlich informiert.

Skizzen, die nach dem Stichtag eingehen, für die die Papierversion nicht fristgerecht nachgereicht wird, die unvollständig eingehen (siehe die vorstehenden Anforderungen), die nicht die oben vorgegebene Skizzengliederung vorweisen, können nicht berücksichtigt werden.

7.1.2. Förderanträge (2. Stufe)

Im Anschluss an die Skizzenbewertung werden die Einreicher der in der ersten Stufe ausgewählten Projektskizzen dazu aufgefordert, einen formalen Förderantrag zu stellen.

Relevante Formulare, Richtlinien, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse:

http://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formular_schrank=bmu abgerufen werden.

Die Aufforderung zum Einreichen eines Antrages begründet keinen Anspruch auf eine Förderzusage. Über die Förderanträge entscheidet der Zuwendungsgeber nach Abschluss seiner Prüfung.

7.2. Kriterien für die Bewertung von Skizzen und Anträgen

Projektskizzen und Förderanträge werden anhand der nachfolgend dargestellten Kriterien bewertet und unter Berücksichtigung des erheblichen Bundesinteresses sowie der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel ausgewählt.

Bei der Bewertung kommt dem Kriterium 1 (Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung) eine besondere Bedeutung zu. Es kommen nur Skizzen zum Zuge, die schlüssig belegen können, dass das Projekt einen relevanten Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen leistet.

Für die Projektbewertung und -auswahl sind folgende Kriterien von zentraler Bedeutung:

1. Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung

- Ausmaß der Klimaschutzwirkungen der beantragten Maßnahmen (darzustellen beispielsweise durch vorhandene Daten / Messungen, gut abgeschätzte Angaben und / oder Erfahrungswerte) sowie gegebenenfalls des gesamten Umsetzungsprozesses unter Berücksichtigung des definierten Gebietes im Verhältnis zur Gesamtstadt/ -region;
- Schlüssigkeit der Wirkungskette(n) und Benennung von Indikatoren.

2. Modellhaftigkeit, bundesweite Ausstrahlung

Modellcharakter,

- Bezug zu dem Modellprojekt, das bereits nach der Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur gefördert wurde;
- Ausmaß der generellen Aufwertung des Straßen- und Siedlungsraums für den Radverkehr im definierten Gebiet durch die geplanten Maßnahmen;
- Anstöße für eine nachfolgende Diffusion des Modellprojekts beziehungsweise Ausmaß / Qualität der Zielgruppenerreichung;

- Art und Qualität der geplanten begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und Information.

3. Allgemeine Qualitätskriterien

- Verständlichkeit der Bewerbung, zum Beispiel ausreichende Visualisierung der geplanten Maßnahmen und des Maßnahmengebietes;
- Nachvollziehbarkeit und Plausibilität der Erläuterungen zur tatsächlichen Umsetzbarkeit der geplanten Maßnahmen innerhalb des angegebenen Durchführungszeitraums;
- Klarheit der Projektziele (Smart-Prinzip) und der Erfolgs- beziehungsweise Nutzenindikatoren sowie des vorgesehenen Monitorings;
- Art, Qualität und Zusammenspiel der Maßnahmen;
- Qualität, Nachvollziehbarkeit und Realisierbarkeit des Projekt-Arbeitsplans (Zeitplanung, Ressourcenplanung, Meilensteine, gegebenenfalls Abbruchkriterien);
- Nachvollziehbarkeit und Angemessenheit des Mitteleinsatzes;
- Eigeninteresse an der Durchführung des Projektes (zum Beispiel dokumentiert durch Eigen- und Drittmittelanteil, welche in monetärer Form als Barmittel mit eingebracht werden müssen).

7.3. Allgemeine Informationen

Das Bundesumweltministerium hat den Projektträger Jülich (PtJ) mit der Betreuung der Fördermaßnahme beauftragt. Die Projektskizzen und Projektanträge sind an folgende Adresse zu richten:

Projektträger Jülich (PtJ)
Geschäftsbereich Klima (KLI)
Forschungszentrum Jülich GmbH
Zimmerstraße 26-27
10969 Berlin

Telefon: 030/20199-3422

E-Mail: ptj-ksi@fz-juelich.de

<https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/radverkehr>

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes (VwVfG), die §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV). Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

Der im Zuwendungsbescheid festgelegte Bewilligungszeitraum ist als Leistungszeitraum zu beachten und einzuhalten. Zuwendungen werden nur gewährt, sofern das Vorhaben

innerhalb des im Zuwendungsbescheid genannten Bewilligungszeitraums begonnen, durchgeführt und abgeschlossen wird. Vergabeverfahren für die beantragten Investitionen beziehungsweise Leistungen dürfen erst nach Erhalt des schriftlichen Zuwendungsbescheids durchgeführt werden. Die Auftragsvergabe muss sich dabei auf einen Leistungszeitraum beziehen, der innerhalb des Bewilligungszeitraums liegt.

8. Geltungsdauer

Dieser Förderaufruf gilt ab dem Tag der Veröffentlichung auf den Internetseiten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (www.bmub.bund.de) und der Nationalen Klimaschutzinitiative (www.klimaschutz.de).

Dieser Förderaufruf gilt für Projektskizzen, die bis zum 31. Mai 2017 beziehungsweise 31. Mai 2018 eingereicht wurden.

Berlin, den 01. Februar 2017

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Im Auftrag

Berthold Goeke