



Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (Klimaschutz durch Radverkehr)

Vom 1. März 2020

1. Förderziel und Zuwendungszweck

Die Bundesregierung hat sich anspruchsvolle Klimaschutzziele gesetzt: Die Treibhausgasemissionen in Deutschland sollen bis zum Jahr 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 reduziert werden. Langfristig soll bis zum Jahr 2040 eine Reduktion von mindestens 70 Prozent und bis 2050 weitgehende Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat die Bundesregierung in 2016 die Grundlage und Leitlinie für die weitere Identifikation und Ausgestaltung der jeweiligen Klimaschutzstrategien in den verschiedenen Handlungsfeldern beschlossen. Das im Oktober 2019 von der Bundesregierung beschlossene Klimaschutzprogramm 2030 setzt den Klimaschutzplan mit konkreten Maßnahmen um. Eine Maßnahme daraus ist die Stärkung des Radverkehrs als klimafreundliche Mobilitätsform durch die finanzielle Unterstützung integrierter Modellvorhaben.

Ziel des Förderaufrufes ist es, Anreize zur Erschließung von Minderungspotentialen im Handlungsfeld Radverkehr zu verstärken, die Minderung von Treibhausgasemissionen zu beschleunigen und Treibhausgaseinsparungen durch investive regionale Modellprojekte zu realisieren.

Die geförderten investiven regionalen Modellprojekte haben Vorbildcharakter für eine klimafreundliche Mobilität. Sie führen durch die Umsetzung integrierter Maßnahmenbündel zur Stärkung des Radverkehrs, beeinflussen die individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs, informieren, klären auf und sensibilisieren zugunsten des Radverkehrs als klimafreundliche Mobilitätsalternative, regen zu Folge- und Nachahmungsvorhaben an und erzielen konkrete Treibhausgasminderungen. Mit den durch diesen Förderaufruf geförderten investiven regionalen Modellprojekten werden über die Wirkdauer der Maßnahmen jährlich zusätzliche Einsparungen in Höhe von mindestens 30.000 Tonnen CO₂-Äquivalent (brutto) angestrebt. Ziel ist zudem, den Fördermitteleinsatz pro vermiedener Tonne CO₂-Äquivalent auf 200 Euro pro Tonne (brutto) zu begrenzen.

Die Auswahl zur Förderung erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Als zentrale Bewertungskriterien werden vornehmlich der projektspezifische Klimaschutzbeitrag und die Fördermittel- und Kosteneffizienz angesetzt.

Der Bund gewährt für Vorhaben nach Maßgabe dieses Förderaufrufes, der §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) zu den §§ 23, 44 BHO Zuwendungen zur Projektförderung. Ein Rechtsanspruch der Skizzeneinreicher / Antragsteller auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher

Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Die Maßnahmen geben hierdurch entscheidende Impulse zur Erreichung der Klimaschutzziele und der Erhöhung des Radverkehrsanteils. Sie weisen einen klaren klimarelevanten Zusatznutzen auf und grenzen sich somit deutlich von ohnehin geplanten Investitionen zur Verbesserung der lokalen Infrastruktur ab. Es sind nur solche Maßnahmen förderfähig, die hinsichtlich ihrer Klimaschutzwirkung zum Zeitpunkt der Antragstellung über die bestehenden oder für den Bewilligungszeitraum zu erwartenden gesetzlichen oder untergesetzlichen Anforderungen hinausgehen.

Die regionale Modellhaftigkeit der innovativen Leuchtturm-Projekte zeichnet sich insbesondere aus durch

- einen klaren und nachvollziehbaren Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen;
- die Anwendung und Umsetzung integriert geplanter Maßnahmen;
- eine hohe Fördermittel- und Kosteneffizienz.

Gleichzeitig gewährleisten die Projekte ein hohes Maß an bundesweiter Übertragbarkeit und zeichnen sich durch ein hohes regionales Ausweitungspotenzial aus.

Die Projekte können unterschiedliche Gebietstypen / –größen adressieren und dabei in verschiedenen Themenbereichen ansetzen. Die geförderte Infrastruktur muss einem erhöhten Fahrradaufkommen gerecht werden, die hierfür notwendigen Kapazitäten schaffen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöhen und zur Unfallvermeidung beitragen. Den Anforderungen eines zunehmend diversifizierten Radverkehrs durch Pedelecs/E-Bikes und Lastenräder soll dabei Rechnung getragen werden.

Darüber hinaus können Maßnahmen zur Bewertung der Wirksamkeit des Projektes (Monitoring) und begleitende Informations- und Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden.

3. Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts.

Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt. Nicht antragsberechtigt sind Bundesländer und deren Einrichtungen sowie landeseigene Gesellschaften (betrifft nicht Hochschulen).

Die Antragsteller und Ihre Partner müssen in der Lage sein, das Projekt fachkompetent und wirtschaftlich zu planen, durchzuführen und abzurechnen.

Von besonderer Bedeutung ist eine fortlaufende Zielerreichungs- und Wirkungskontrolle. Spezifische Qualifikationen, Kompetenzen und Erfahrungen sind in der Projektskizze darzulegen.

Die Zusammenarbeit in Verbundvorhaben und Vorhaben, in denen Arbeitspakete durch mehrere eigenständige Partner umgesetzt und finanziert werden, ist in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung zu regeln. Einzelheiten sind dem „Merkblatt für Antragsteller/Zuwendungsempfänger zur Zusammenarbeit der Partner von Verbundprojekten“ zu entnehmen (Formularschrank BMBF, Allgemeine Vordrucke und Vorlagen für Berichte, Vordruck 010 unter <https://foerderportal.bund.de/easy>).

4. Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

4.1 Inhaltliche /fachliche Voraussetzungen

a) Zuwendungsfähig sind nur Vorhaben, welche die Umsetzung von Maßnahmenbündeln zum Ziel haben, d.h. einer Kombination unterschiedlicher, investiver Maßnahmen (zzgl. Öffentlichkeitsarbeit und Monitoring), die in einem direkten Wirkzusammenhang stehen. Singuläre Infrastrukturvorhaben, also die Umsetzung einer Einzelmaßnahme, werden hingegen nicht gefördert.

b) Das Projekt bringt Infrastrukturmaßnahmen zur Anwendung, bewirkt hierdurch eine Minderung von Treibhausgasen (THG) und trägt somit zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung bei.

Es ist quantitativ und qualitativ darzustellen, wie und in welchem Umfang der Klimaschutzbeitrag geleistet wird. Hierzu sind konkrete Kriterien und Indikatoren anzugeben, die im Zuge der Projektumsetzung durch ein geeignetes Monitoring erfasst, beurteilt und anhand derer somit die Wirksamkeit der geförderten Maßnahmen bewertet werden kann. Innerhalb der Zweckbindungsfrist sind die Parameter in geeigneten zeitlichen Abständen zu erheben und zu bewerten.

Die Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, mit den für die Evaluierung der geförderten Vorhaben beauftragten Stellen zusammenzuarbeiten und die erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

c) Um eine besonders hohe Maßnahmenqualität zu erreichen, sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik (zum Beispiel Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung RIN, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen und die Hinweise zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV) zu beachten.

Die fachspezifische Qualifikation aller Auftragnehmer ist durch die Zuwendungsempfänger sicherzustellen.

d) Die geförderten Maßnahmen sollen nicht zulasten des Fußverkehrs, Öffentlichen Personennahverkehrs, von Aufenthalts- und Erholungsflächen sowie des Baumbestandes gehen. Die Anpassungsfähigkeit von Kommunen an die Folgen des Klimawandels darf nicht beeinträchtigt oder erschwert werden.

e) Die für die Maßnahmendurchführung vorgesehenen Flächen müssen sich im Eigentum der Antragsteller befinden. Trifft dies nicht zu, müssen sie über diese Flächen verfügen können (z. B. in Form eines Gestattungsvertrags). Die ggf. erforderliche rechtsverbindliche Vereinbarung muss innerhalb des ersten Projektjahres nachgewiesen werden.

f) Die Zweckbindungsfrist der geförderten Maßnahmen beträgt fünf Jahre (bei Gebäuden 10 Jahre) nach Ende des Bewilligungszeitraumes. Ergeben sich in diesem Zeitraum Änderungen an der Nutzung, den Eigentumsverhältnissen oder Verfügungsrechten, sind diese unverzüglich dem Projektträger anzuzeigen.

g) Die Zuwendungsempfänger sind zur regelmäßigen Berichterstattung und der Teilnahme an Statustreffen mit dem Fördermittelgeber verpflichtet. Die Durchführung stichprobenartiger Überprüfungen der Umsetzung, in Form von Vor-Ort-Terminen, ist zu ermöglichen.

h) Der Beginn des Bewilligungs-/Projektdurchführungszeitraumes ist frühestens zwölf Monate nach Einreichung der Skizze einzuplanen. Der Bewilligungszeitraum beträgt bis zu vier Jahre. Es ist bei der Projektplanung darauf zu achten, dass diese Dauer nicht überschritten wird.

4.2 Administrative Voraussetzungen

a) Die Antragsteller müssen über eine ausreichende personelle sowie finanzielle Kapazität zur Durchführung des Vorhabens verfügen.

b) Die Förderung kann nur erfolgen, soweit das Vorhaben ohne eine Zuwendung des Bundes nicht oder nicht im erforderlichen Umfang durchgeführt werden kann. Die Gesamtfinanzierung muss unter Berücksichtigung der Förderung gesichert sein. Es muss bestätigt und ggf. durch geeignete Dokumente nachgewiesen werden, dass die notwendigen Eigenmittel (liquide Geldmittel der Antragsteller) aufgebracht werden können. Zur Finanzierung herangezogene Drittmittel müssen aus- und nachgewiesen werden. Die Zuwendungsempfänger müssen die zweckentsprechende Verwendung der Mittel nachweisen können.

c) Zuwendungen werden nur gewährt, sofern das Vorhaben innerhalb des im Zuwendungsbescheid genannten Bewilligungszeitraums begonnen, durchgeführt und abgeschlossen wird. Eine Zuwendung darf nicht gewährt werden, wenn die Antragsteller zum Zeitpunkt der Bewilligung mit dem Vorhaben bereits begonnen haben. Gemäß den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV) Nr. 1.3 zu § 44 BHO gilt der Abschluss eines der Ausführung des Vorhabens zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages als Vorhabenbeginn. Dies gilt auch für Verträge, die unter Vorbehalt einer Zuwendungsgewährung geschlossen werden. Mit Antragstellung haben die Antragsteller ausdrücklich

zu erklären, dass mit dem Vorhaben noch nicht begonnen und kein der Ausführung des Vorhabens zuzurechnender Vertrag abgeschlossen wurde.

d) Vergabeverfahren für die geförderten Leistungen und/oder Lieferungen sollen grundsätzlich erst nach Erhalt des schriftlichen Zuwendungsbescheids begonnen werden. Soweit bereits vor Erhalt des Zuwendungsbescheides der Ausführung des Vorhabens zuzurechnende Leistungen und/oder Lieferungen ausgeschrieben werden und/oder Angebote eingeholt werden, wird eine Zuwendung nur gewährt, wenn

- die Antragsteller Nr. 3 der ANBest-GK / -P beachten, und
- im Vergabeverfahren ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass eine Zuschlagserteilung bzw. ein Vertragsabschluss nur bei Bewilligung der beantragten Zuwendung erfolgt.

Ein Verstoß gegen Nr. 3 ANBest-GK /-P kann zur Aufhebung des Zuwendungsbescheides auch mit Wirkung für die Vergangenheit sowie zur Rückforderung bereits ausgezahlter Fördermittel sowie deren Verzinsung führen.

In jedem Fall muss sich die Auftragsvergabe auf einen Leistungszeitraum beziehen, der innerhalb des Bewilligungszeitraums liegt.

e) Über das Vermögen der Antragsteller darf kein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden sein. Antragsteller und, sofern die Antragsteller eine juristische Person des Privatrechts sind, die verantwortlichen natürlichen Personen dürfen keine eidesstattliche Versicherung nach § 900 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sein.

4.3 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 (AEUV)“, (ABl. EU 2016, C 262/01).

Sollte die Zuwendung als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des AEUV einzustufen sein, erfolgt die Förderung entweder als:

a) Beihilfe für lokale Infrastrukturen auf Grundlage von Art. 56 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung-AGVO (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (EU-Abl. L 187/1 vom 26. Juni 2014) in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (EU-Abl. L 156/1 vom 20. Juni 2017) oder

b) De-minimis-Beihilfe auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (De-minimis-Verordnung, ABl. EU 2013, L 352/1).

Zu a):

Als Investitionen in die Verbesserung der lokalen Radverkehrsinfrastruktur gelten Aufwendungen zur Errichtung und Modernisierung baulicher Anlagen, die dem fließenden oder ruhenden Radverkehr vor Ort dienen. Gewidmete Infrastruktur, die für im Voraus ermittelbare Unternehmen errichtet und auf deren Bedarf zugeschnitten wird, ist von der Freistellungsregelung ausgenommen.

Keine Förderung wird gewährt zu Gunsten von Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c AGVO und von Unternehmen, die aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne von Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO einer Rückforderungsanordnung nicht nachgekommen sind.

Die Förderung erfolgt in Form von Zuschüssen. Eine Einzelförderung auf Grundlage dieses Förderauftrages ist nach Artikel 4 AGVO auf maximal 10 Mio. EUR pro Unternehmen und Vorhaben begrenzt. Die beihilfefähigen Kosten sind die Kosten der Investitionen in materielle und immaterielle Vermögenswerte. Der Beihilfebetrag darf nicht höher sein als die Differenz zwischen den beihilfefähigen

Kosten und dem Betriebsgewinn der Investition. Der Betriebsgewinn wird vorab, auf der Grundlage realistischer Projektionen, oder über einen Rückforderungsmechanismus von den beihilfefähigen Kosten abgezogen. Die Kumulierungsregeln in Art. 8 AGVO sind zu beachten.

Der Beihilfeempfänger muss vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben den schriftlichen Förderantrag gestellt hat. Dieser muss mindestens die folgenden Angaben enthalten: Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort und Kosten des Vorhabens, Art der Beihilfe (Zuschuss) und Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung.

Erhaltene Beihilfen werden gemäß Artikel 9 AGVO veröffentlicht und können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der EU-Kommission geprüft werden.

Zu b):

Mit der Antragstellung hat der Zuwendungsempfänger anzugeben, ob und wenn ja in welcher Höhe er De-minimis-Beihilfen im laufenden Steuerjahr sowie in den zwei davorliegenden Steuerjahren erhalten hat. Die Höhe der Förderung nach Ziffer 5. wird gegebenenfalls soweit reduziert, dass sie zusammen mit anderen De-minimis-Beihilfen des Zuwendungsempfängers im laufenden und den zwei davorliegenden Steuerjahren die Summe von 200.000 Euro nicht übersteigt.

4.4 Kumulierbarkeit

Eine Kumulierung mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten ist vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben zugelassen, sofern die Höhe der Eigenmittel des Antragstellers 15 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben nicht unterschreitet, bei finanzschwachen Kommunen in Höhe von 10 Prozent. Eine Kumulierung mit Förderprogrammen des Bundes (Doppelförderung) ist ausgeschlossen. Finanzielle Beteiligungen Dritter sind im Finanzierungsplan auszuweisen und zu belegen.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Zuwendungen erfolgen im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss. Sie können für einen Zeitraum von bis zu vier Jahren gewährt werden, soweit die haushaltsrechtlichen Ermächtigungen vorliegen. Die Finanzierung erfolgt grundsätzlich als Anteilfinanzierung. Die Antragsteller verpflichten sich zur Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Eigenmittel sind in Abhängigkeit ihres finanziellen Leistungsvermögens und als Ausdruck des Eigeninteresses in angemessener Höhe einzubringen.

Die Förderquote beträgt bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Von Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft wird eine angemessene Eigenbeteiligung in Höhe von mindestens 50 Prozent vorausgesetzt.

Finanzschwache Kommunen können vorbehaltlich der beihilferechtlichen Zulässigkeit (siehe Ziffer 4.3) eine Förderquote von bis zu 90 Prozent erhalten. Als finanzschwach gelten Kommunen, die nach Landesrecht ein Konzept zur Haushaltssicherung aufzustellen haben und das Konzept nachweisen. Sieht das Landesrecht generell kein Konzept zur Haushaltssicherung vor, kann die Kommune ihre Finanzschwäche über Fehlbeträge in den vergangenen zwei Haushaltsjahren sowie Fehlbedarfe aus dem aktuellen und in den folgenden zwei Haushaltsjahren nachweisen. Die entsprechende Haushaltslage ist durch die Kommunalaufsicht zu bestätigen.

Die Mindestzuwendung pro Vorhaben beträgt vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben 200.000 Euro. In jedem Teilvorhaben eines Verbundprojektes sollen Gesamtausgaben entstehen, die eine Zuwendung von mindestens 50.000 Euro ergeben. Die Zuwendung für ein Vorhaben, unabhängig von seiner Struktur als Einzel- oder Verbundvorhaben, soll 20 Millionen Euro nicht überschreiten.

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind grundsätzlich die zuwendungsfähigen projektspezifischen Ausgaben.

Zuwendungsfähig sind in notwendigem Umfang:

- Beschaffung notwendiger Komponenten der Radverkehrsinfrastruktur und deren Installation / Montage durch externe Dritte;
- begleitende Ingenieurdienstleistungen der Leistungsphase 8 (LP 8) gemäß Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), maximale Förderung in Höhe von 5 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben;
- Information der Zielgruppe sowie begleitende Öffentlichkeitsarbeit, die zuwendungsfähigen Sachausgaben sind auf maximal 30.000 Euro zu beschränken;
- Monitoring zur Bewertung der Projektwirkung;
- Dienstreisen zur Abstimmung mit dem Fördermittelgeber / Verbundpartnern;
- Dienstreisen zur Vernetzung innerhalb der Nationalen Klimaschutzinitiative;
- Sachausgaben zur Koordinierung von Verbundprojekten;
- behördlich angeordnete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Nicht zuwendungsfähig sind Ausgaben für:

- Planungsleistungen, Forschung und Entwicklung, Machbarkeitsstudien;
- Personalausgaben der Antragsteller;
- singuläre Infrastrukturmaßnahmen ohne direkten Wirkungszusammenhang mit weiteren Maßnahmen;
- Ausgaben für Betrieb, Wartung und Instandhaltung;
- Grunderwerb;
- gebrauchte Anlagen
- Baunebenkosten (außer begleitende Ingenieurdienstleistungen der Leistungsphase 8).

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

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

Die Nebenbestimmungen, Richtlinien und weitere Hinweise können im Formularschrank des BMU für Zuwendungen auf Ausgabenbasis (AZA) unter <http://foerderportal.bund.de/easy/> abgerufen werden.

7. Verfahren

7.1 Antragsverfahren

Das Antragsverfahren für die Förderung von Radverkehrs-Modellvorhaben ist grundsätzlich zweistufig.

Sofern die formalen Voraussetzungen an die Skizzen (Ziffer 7.2) erfüllt sind, erfolgt in der ersten Stufe die Prüfung und Bewertung durch eine Auswahljury. Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der in Ziffer 7.3 dargestellten Bewertungskriterien und im Wettbewerbsverfahren zwischen allen eingegangenen Skizzen. Die Einreicher der Projektskizzen der für eine Förderung in Betracht kommenden Vorhaben werden zur Antragstellung aufgefordert. In einer zweiten Stufe entscheidet das BMU über den förmlichen Förderantrag.

Zur Erstellung der Projektskizzen und förmlichen Förderanträge ist das elektronische Formularsystem des Bundes „easy-Online“ zu benutzen. Der Zugang erfolgt über <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>.

7.2 Einreichen der Projektskizzen (Stufe 1)

Einzureichen sind aussagekräftige und projektspezifische Skizzen in deutscher Sprache. In der Skizze sind die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme einer Förderung nach Maßgabe des Förderaufrufes zu beschreiben. Für Verbundvorhaben mehrerer Projektpartner ist eine gemeinsame Skizze durch die Verbundkoordination einzureichen. Skizzen die nicht fristgerecht eingehen, unvollständig sind oder die vorgegebenen Gliederungspunkte nicht beinhalten, sind im Bewertungsverfahren nicht zu berücksichtigen.

Für das Auswahlverfahren sind Projektskizzen zu berücksichtigen, die in den Jahren 2019 bis 2023 jeweils im Zeitraum vom

01. März bis zum 30. April

sowie vom

01. September bis zum 31. Oktober

eingehen.

Zur Fristwahrung genügt die elektronische Übersendung der Skizze. Eine unterschriebene Papierversion der Skizze einschließlich aller Anlagen ist spätestens bis zum 15. Mai bzw. 15. November des Antragsjahres (Posteingang) nachzureichen.

Die Projektskizze besteht aus drei Teilen:

1) Formular Projektblatt

Das Formular Projektblatt ist im Portal „easy online“ zu erstellen, inklusive der folgenden Dokumente elektronisch zu übermitteln und als unterschriebene Papierversion inklusive aller Anlagen dem beauftragten Projektträger zuzuleiten.

2) Anlage 1

Den Unterlagen ist eine Beschreibung des Antragstellers und gegebenenfalls seiner Partner als Anlage 1 beizufügen. Qualifikationen, Kompetenzen und Erfahrungen im Handlungsfeld Radverkehr und Klimaschutz sind darzustellen. Die Anlage 1 hat einen maximalen Umfang von zwei Seiten (Schriftart Arial, 10 Punkt, einzeilig).

Bei Vorhaben ohne direkte kommunale Beteiligung ist neben der Anlage 1 eine Absichtserklärung (Letter of Intent) zur ideellen Unterstützung durch die Kommune des Projektgebietes beizufügen.

3) Skizze

Den Unterlagen ist eine schriftliche Projektskizze von maximal 15 Seiten (Schriftart Arial, 10 Punkt, einzeilig), einschließlich kartographischer Darstellungen, Planskizzen, Fotos beizufügen (maximale Dateigröße 4 MB).

Die folgenden Gliederungspunkte und Inhaltsangaben der Skizze sind verbindlich einzuhalten.

1. Projektgebiet, Ausgangslage, Förderbedarf:

- Darstellung Projektgebiet (Größe, Bevölkerung, Topographie);
- Ausgangslage (Zustandsbeschreibung, Problemstellung, Handlungsbedarf, Einordnung in bestehende Konzepte und Planungen);
- Begründung des Förderbedarfes und Abgrenzung zu bestehenden Fördermöglichkeiten (EU-Programme, Landesprogramme, Bundesprogramme wie z. B. Kommunalrichtlinie des BMU).

2. Projektziele, Zielgruppen und Akteure:

- angestrebte Projektziele / Klimaschutzziele;

- adressierte Zielgruppen / Nutzergruppen, weitere Akteure mit Projektbezug
- Darstellung des Eigeninteresses am Vorhaben.

3. Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken:

- geplante Einzelmaßnahmen und deren Wirken zum Abbau bestehender Hemmnisse (Wirkungskette);
- inhaltliches und räumliches Zusammenwirken der Einzelmaßnahmen (Wirkungskette des Maßnahmenpaketes);
- Beschreibung des angestrebten Zustands.

4. regionale Modellhaftigkeit:

-
- regionale Impulswirkung / Vorbildcharakter des Vorhabens;
- Beschreibung der innovativen Maßnahmenverknüpfung und des vorgesehenen Technologieeinsatzes;
- Bezug zu vorheriger Konzept-Förderung);
- bundesweite Strahlkraft (Sichtbarkeit, Vernetzung, Ausmaß, Besonderheiten);
- Nachahmungscharakter / Übertragbarkeit im Bundesgebiet (mögliche Projektgebiete, Handlungsfelder, Akteure).

5. Treibhausgasminderung:

- quantitative Darstellung / Berechnung der resultierenden Treibhausgasminderung des Projektes;
- Darstellung von Grundannahmen, Parametern und Faktoren;
- Berechnungsweg.

Bei der Prognose der Treibhausgasminimierung sind die aktuellen „Hinweise und Beispiele zur Berechnung der Treibhausgasminderung“ zu beachten. Diese werden unter <https://www.ptj.de/klimaschutzinitiative/radverkehr> zur Verfügung gestellt.

6. Monitoring:

- Beschreibung der Vorgehensweise zur Erhebung, Aufbereitung und Analyse (Art und Methodik, Parameter, Häufigkeit, Dauer);
- Darstellung der Kriterien und Indikatoren zur Bewertung der Klimaschutzwirkung.

7. Öffentlichkeitsarbeit:

- geplante Maßnahmen zur begleitenden Informations- und Öffentlichkeitsarbeit (Art, Anzahl, Häufigkeit, Dauer, Zielgruppe).

8. Arbeits- und Meilensteinplanung (tabellarisch):

- zeitliche Abfolge der geplanten Arbeitspakete;
- Planungsstand / Genehmigungsverfahren der Einzelmaßnahmen;
- spezifische Meilensteine und Teilziele der geplanten Arbeitspakete;
- Bauzeitenplan.

9. Flächenverfügbarkeit:

- Sachstand zur Flächenverfügbarkeit der Einzelmaßnahmen;
- Absichtserklärung der Flächeninhaber zur Übertragung bzw. Gestattung (als Anlage zur Skizze).

10. Ausgabenübersicht (tabellarisch):

- grob aufgeschlüsselte Ausgaben aller geplanten Maßnahmen / Arbeitspakete;
- Berechnungsgrundlage / Herleitung der Kalkulation;
- Berechnung der Fördermitteleffizienz als Verhältnis von Fördermitteleinsatz und Klimaschutzbeitrag über gemittelte Lebensdauer von 20 Jahren.

11. Finanzierungsübersicht (tabellarisch):

- Gesamtausgaben;
- Eigenmittel;
- Drittmittel;
- beantragte Zuwendung;
- beantragte Förderquote;
- Begründung zur Beantragung einer erhöhten Förderquote nach Ziffer 5.

7.3 Bewertungskriterien

In die Bewertung der Skizzen und Prüfung der förmlichen Förderanträge fließen die nachfolgend dargestellten Kriterien ein. Für jedes Kriterium ist eine Vergabe von 0 bis 3 Bewertungspunkten möglich, insgesamt sind somit 300 Bewertungspunkte erreichbar. Die Gewichtung der Kriterien ist im Folgenden dargestellt

1. Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung (40 Prozent)

- Ausmaß der Klimaschutzwirkung (Treibhausgasminderung);
- Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Wirkungskette;
- Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit des Berechnungsweges;
- Nachvollziehbarkeit des Monitorings (Zielerreichungs- und Wirkungskontrolle).

2. Fördermittel- und Kosteneffizienz (20 Prozent)

- Verhältnis zwischen Fördermitteleinsatz und Klimaschutzwirkung
- wirtschaftliche Projektplanung unter Berücksichtigung der angestrebten Fördermitteleffizienz
- Höhe der geplanten Eigenmittel als Ausdruck des Eigeninteresses.

3. Regional Modellhaftigkeit (20 Prozent)

-
- Verknüpfungsgrad und Zusammenwirken der Einzelmaßnahmen bzw. mit anderen Radverkehrsmaßnahmen im Projektgebiet bzw. der Kommune;
- Ausmaß der radverkehrsspezifischen Aufwertung des Projektgebietes (Impulswirkung);
- bundesweite Ausstrahlung und Nachahmungscharakter;
- Ausweitungspotenzial der Maßnahmen und regionale Anstöße für eine nachfolgende Diffusion;
- Qualität der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit.

4. Arbeitsplanung (10 Prozent)

- Planungsfortschritt / Stand der Genehmigungsverfahren;
- Projektstruktur und -organisation (Umsetzungskompetenz, Einbindung von Fachkompetenz);
- Qualität, Nachvollziehbarkeit und Realisierbarkeit des Arbeitsplans;
- Definition und Berücksichtigung möglicher Verzögerungen und Hemmnisse;
- zügige Initiierung der Bauphase;
- Realisierung innerhalb der maximal vierjährigen Laufzeit.

5. Allgemeine Qualitätskriterien (10 Prozent)

- Darstellung des Eigeninteresses;
- Nachvollziehbarkeit und Angemessenheit des Mitteleinsatzes;
- Verständlichkeit der Skizze;
- Klarheit der Projektziele und der Erfolgs- beziehungsweise Nutzenindikatoren.

7.4 Einreichen des förmlichen Förderantrages (Stufe 2)

Skizzeneinreicher, deren Skizzen ausgewählt wurden, werden in der zweiten Verfahrensstufe aufgefordert einen förmlichen Förderantrag einzureichen. Nach Bewertung der Skizzen werden projektspezifische Hinweise erstellt und vor Antragstellung übermittelt. Die Aufforderung zum Einreichen eines Antrages begründet keinen Anspruch auf eine Förderzusage.

Der Förderantrag ist schriftlich und elektronisch mit allen erforderlichen Unterlagen einzureichen.

Förderrelevante Hinweise, Richtlinien und Nebenbestimmungen sind im Formularschrank des BMU für Zuwendungen auf Ausgabenbasis (AZA) abrufbar (<https://foerderportal.bund.de/easy/>).

7.5 Durchführung und Abschluss des Vorhabens

Während des laufenden Vorhabens ist der Zuwendungsgeber regelmäßig in Form von Zwischenberichten in Verbindung mit Statustreffen über den aktuellen Stand der Umsetzung zu informieren. Die abschließende Prüfung des Verwendungsnachweises erfolgt durch die Bewilligungsbehörde nach Vorlage der vollständigen Unterlagen durch den Zuwendungsempfänger. Der Verwendungsnachweis besteht aus dem Sachbericht und dem zahlenmäßigen Nachweis.

7.6 Projektträger

Das BMU hat den Projektträger Jülich mit der Betreuung der Fördermaßnahme beauftragt. Die schriftlichen Projektskizzen und Förderanträge sind an folgende Adresse zu richten:

Projektträger Jülich (PtJ)
Geschäftsbereich Innovation für Kommunalen Klimaschutz
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>

7.7 Zu beachtende Vorschriften

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 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV). Der Bundesrechnungshof ist gemäß § 91 BHO zur Prüfung berechtigt.

8. Geltungsdauer

Dieser Förderaufruf tritt ab dem Tag der Veröffentlichung auf den Internetseiten des BMU (www.bmu.bund.de) und der Nationalen Klimaschutzinitiative (www.klimaschutz.de) in Kraft und gilt für Projektskizzen, die postalisch bis zum 15. Mai beziehungsweise bis zum 15. November in den Jahren 2019 bis 2023 eingereicht wurden.

Berlin, den 1. März 2020

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Im Auftrag

Berthold Goeke