



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr

Förderwettbewerb für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	3
2. Ziel der Förderung	4
3. Gegenstand der Förderung	6
4. Zuwendungsempfänger	8
4.1 Antragsberechtigung	9
4.2 Beihilferechtliche Grundlagen	9
5. Zuwendungsvoraussetzungen	10
6. Art und Höhe der Zuwendung	11
7. Sonstige Zuwendungsbestimmungen	12
8. Verfahren	13
8.1 Projektträger.....	13
8.2 Antrags- und Förderverfahren	14
8.3 Skizzen (1. Stufe).....	14
8.4 Förderanträge (2. Stufe).....	17
8.5 Kriterien für die Bewertung von Skizzen und Anträgen.....	18
9. Geltung	20

1. Einführung

Die Bundesregierung hat im Energiekonzept vom 28. September 2010 ambitionierte Ziele im Klimaschutz beschlossen: Die Treibhausgasemissionen in Deutschland sollen bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 gesenkt werden. Langfristig sollen bis zum Jahr 2030 mindestens 55 Prozent, bis zum Jahr 2040 mindestens 70 Prozent und bis zum Jahr 2050 80 bis 95 Prozent weniger Treibhausgase als 1990 emittiert werden. Mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 vom 3. Dezember 2014 hat die Bundesregierung ein konkretes Maßnahmenpaket beschlossen, mit dem das Minderungsziel bis 2020 erreicht werden soll. Um diese Ziele zu erreichen, sind Beiträge aus allen Sektoren notwendig, darunter auch aus dem Verkehrssektor. Eine Maßnahme des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 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 ist in Deutschland bei etwa zehn Prozent. Deutschland liegt damit deutlich hinter Ländern wie Dänemark und Niederlande mit Werten von 20 bis 30 Prozent. Etwa 40 Prozent aller PKW-Fahrten haben eine Weglänge von weniger als fünf Kilometern. Gerade im Innerortsbereich haben PKW einen hohen Kraftstoffverbrauch und hohe spezifische Emissionen. Werden diese Fahrten auf das Fahrrad verlagert, dann werden nahezu 100 Prozent der Emissionen reduziert. Das Potenzial, durch Radverkehrsförderung Treibhausgasemissionen sowie auch verkehrsbedingte Belastungen durch Schadstoffe und Lärm zu reduzieren, ist demnach sehr hoch. 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. Diese Felder sollen durch den Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr adressiert werden, um durch modellhafte Projekte die Erschließung von Potenzialen zur Minderung von Treibhausgasen durch Stärkung des Radverkehrs zu demonstrieren und Vorbilder zur Nachahmung zu schaffen. Die modellhaften Projekte selbst leisten ebenfalls einen Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen. Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das BMUB seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten.

Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt bundesweit zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen und Kommunen.

Dieser Förderwettbewerb baut auf einem zweistufigen Verfahren auf: Anhand der eingereichten Skizzen werden die Projekte entsprechend der definierten Kriterien (vgl. Kapitel 8.3) bewertet. Auf Basis dieser Bewertung, werden durch das BMUB geeignete Skizzen ausgewählt, deren Einreicher im Anschluss zur Antragstellung aufgefordert werden.

2. Ziel der Förderung

Mit dem Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr werden die bestehenden Fördermöglichkeiten im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative ergänzt. Ziel des Bundeswettbewerbs ist es, umfassend angelegte, modellhafte Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation in einem definierten Gebiet umzusetzen, auch als Beitrag zur Verbesserung der dortigen Aufenthaltsqualität. Die umgesetzten modellhaften Projekte sollen neben der Einsparung von Treibhausgasemissionen insbesondere auch die jeweilige Machbarkeit demonstrieren und als Vorbilder zur Nachahmung in der Breite dienen. Der Wettbewerb soll so zu einer Stärkung des Radverkehrs und der Erschließung der damit verbundenen Treibhausgaseinsparpotenziale beitragen. Die modellhaften Projekte selbst sowie hierdurch ausgelöste Nachahmer-Projekte leisten damit einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele. Damit liegt ihre Durchführung im allgemeinen öffentlichen Interesse.

Ziel der Förderung von modellhaften Projekten zum Klimaschutz im Radverkehr ist es, insbesondere durch Maßnahmen zur (Neu-)Gestaltung des vorhandenen Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs, durch zusätzliche Radverkehrseinrichtungen oder durch lokale Radverkehrs-Dienstleistungen, die Nutzung des Fahrrades attraktiver zu gestalten und somit den Radverkehr substantiell zu stärken. Durch die geförderten Projekte soll die Radverkehrssituation in einem definierten Gebiet (z. B. in einem Wohnquartier, in einem Gewerbegebiet, im Dorf- oder Stadtteilzentrum, im

Bahnhofsviertel etc.) insgesamt deutlich verbessert werden. Es soll die individuelle Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrads gefördert und die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs verringert werden. Damit werden Einsparungen von Treibhausgasemissionen erreicht und die Umwelt- und Lebensqualität des Umfelds erhöht. Die Projekte leisten dadurch einen dauerhaften Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und tragen zur Stärkung des Radverkehrs bei.

Ziel des Wettbewerbs ist es zudem, Projekte zu fördern, die durch ihre kosteneffizienten Maßnahmen sowie ihren modellhaften Ansatz und ihre Übertragbarkeit bundesweit Multiplikatorwirkung entfalten. Bei der wettbewerblichen Gestaltung der Förderung wird daher auch der Modellcharakter der Vorhaben bewertet.

Um diese Ziele zu erreichen, ergeben sich folgende Anforderungen an die Projekte:

- Entscheidend für eine Förderung ist die dauerhafte Stärkung des Radverkehrs durch eine radverkehrsfreundliche (Neu-)Gestaltung des Straßenraums, durch zusätzliche Radverkehrseinrichtungen oder durch lokale Radverkehrsdienstleistungen. Die genannten Projektziele (insbesondere der Treibhausgasminderungsziele) und deren Indikatoren (z. B. realisierte Abstellplätze, realisierte Kilometer Fahrradstraßen etc.) sind konkret zu formulieren. Ebenso ist die geplante Vorgehensweise zum Monitoring der Radverkehrsentwicklung darzustellen, wodurch eine Erfolgskontrolle und Wirkungsmessung ermöglicht wird.
- Die förderfähigen Projekte umfassen mehrere, integriert (d. h. zielgerichtet aufeinander abgestimmt) geplante Maßnahmen, die die verschiedenen Erfordernisse zur Verbesserung des Radverkehrs adressieren (Stellplätze, Wege, Leitsysteme, notwendige Infrastruktur, etc.). Die Maßnahmen sollen multiplizierbar sein und in ihrer Gesamtheit eine hohe Sichtbarkeit aufweisen. Die Projekte sollen daher eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit durchführen.
- Durch die Kooperation der relevanten lokalen Akteure bei der Planung und/oder Umsetzung soll eine starke Identifikation mit den Maßnahmen und somit eine hohe Dauerhaftigkeit der Projekte erreicht werden.
- Die Projekte sollen die Ziele der gesamtstädtischen bzw. teilräumlichen Planung unterstützen und möglichst Teil eines integrierten (städtebaulichen) Entwicklungskonzepts sein.

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 oder diese investiv umsetzen, wird begrüßt. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden investive Maßnahmen, die zu einer dauerhaften Stärkung des Radverkehrs in einem definierten Gebiet führen, auch als Beitrag zur Verbesserung der dortigen Aufenthaltsqualität. Es können unterschiedliche Gebietstypen und -größen adressiert werden, wie z. B. Gewerbegebiete, Geschäftsstraßen und –quartiere (z. B. Business Improvement Districts), Wohngebiete/Kieze oder Ortschaften/Ortsteile und Stadtteile. Die Förderung zielt auf integriert geplante Maßnahmen, die in dem jeweiligen Handlungsfeld bzw. dem definierten Gebiet einen nachvollziehbar modellhaften Ansatz zur Beseitigung konkreter Hemmnisse darstellen. Dabei können in einem Gebiet auch mehrere Maßnahmen gefördert werden, zum Beispiel bei mehreren Akteuren oder in mehreren Handlungsfeldern.

Singuläre Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, wie sie beispielsweise im kommunalen Bereich über die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Kommunalrichtlinie) gefördert werden, sind nicht förderfähig.

Da zur fahrradfreundlichen Umgestaltung eines Gebietes auch sehr umfassende bauliche Eingriffe über einen längeren Zeitraum notwendig sein können, werden in diesem Förderwettbewerb auch Maßnahmen gefördert, die im Rahmen eines langfristig angesetzten Umsetzungsprozesses einen Teilabschnitt bilden.

Die Mitwirkung relevanter Akteure spielt eine wichtige Rolle für die angestrebte (Neu-) Gestaltung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs. Aus diesem Grund ist es erwünscht, dass die im Rahmen des Wettbewerbs geförderten Projekte in Kooperation

zwischen verschiedenen Akteuren (z. B. Kommune, Wohnungsbaugesellschaften, Unternehmen, Vereine etc.) realisiert werden.

Es können unterschiedliche Themenbereiche aufgegriffen werden, wie z. B. Alltagsmobilität (Freizeitverkehr, Berufsverkehr), Tourismus, Wirtschaftsverkehr. Beispielfhaft werden mögliche Handlungsfelder aufgezeigt:

- **Infrastrukturmaßnahmen für das Fahrradparken:** z. B. Bau und Errichtung von attraktiven Radabstellanlagen mit dem Ziel, in dem betreffenden Gebiet über ausreichend Abstellanlagen zu verfügen, die den Anforderungen des zunehmenden Radverkehrs genügen (z. B. schnell und bequem zugänglich, sicher und witterungsgeschützt, barrierefrei, unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen für Pedelecs, etc.).
- **Maßnahmen zur Ausgestaltung des Straßenraums zugunsten des fließenden Radverkehrs:** z. B. Einrichtung von neuen Fahrradstraßen (-korridoren) durch umgestaltende Maßnahmen im Straßenraum (baulich und/oder durch geeignete Ausweisung), Schaffung deutlich verbesserter Platzverhältnisse im Straßenraum, neue sichere Führungsformen für den Radverkehr (z. B. Schutzstreifen). Ziel ist es, 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.
- **Fahrradbasierte Transportdienstleistungen:** beispielsweise durch die Etablierung und sinnvolle Integration von Lastenrad-Verleihsystemen in das Gebiet mit dem Ziel, Verbraucher/innen den nicht motorisierten Großeinkauf zu ermöglichen. In einem Modellgebiet könnte das Ziel verfolgt werden, durch den Aufbau von Logistiksystemen mit dem Lastenrad Transporte auf das Fahrrad zu verlagern.
- **Begleitmaßnahmen zur Verbesserung des alltäglichen Radverkehrs:** beispielsweise durch Aufbau von Fahrrad-Reparaturwerkstätten, Umschlagssysteme für Transportdienstleistungen (Paketdepots), Informations- und Leitsysteme, weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sichtbarkeit und Nutzung, etc.

Die (Neu-)Gestaltung von Straßenraum zugunsten von Radverkehrsanlagen soll nicht zulasten des Fußverkehrs, ÖPNV und Carsharing oder zulasten anderweitiger Aufenthalts- und Erholungsflächen und/oder zulasten des Straßenbaumbestandes gehen.

Ergänzend zur Investitionsförderung werden in angemessenem Umfang begleitende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit (Sichtbarkeit der Maßnahmen) und zur Motivation, Information und Beteiligung der betroffenen Bevölkerung gefördert. Ebenso werden begleitende Ingenieurdienstleistungen entsprechend der Leistungsphase 8 (LP 8) der HOAI¹ ergänzend gefördert. Die Förderung wird in diesem Punkt pauschal auf höchstens fünf Prozent der Summe der förderfähigen Investitionsausgaben/-kosten beschränkt.

Von einer Förderung ausgeschlossen sind nicht-investive Vorhaben (z. B. aus den Bereichen Beratung, Information, Kapazitätsaufbau, Kampagnenarbeit, Erfahrungsaustausch, Vernetzung, Aus- und Fortbildung 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.

4. Zuwendungsempfänger

Die Projekte können von einzelnen oder von mehreren Organisationen/Institutionen im Verbund bzw. in Kooperation durchgeführt werden. Die Antragstellenden müssen jeweils für die Durchführung und Finanzierung eines abgrenzbaren Teils des Projekts verantwortlich und für diesen zur Planung, Durchführung, Überwachung und Abrechnung in der Lage sein.

Für Verbundvorhaben bzw. Kooperationsprojekte gilt: Die Partner benennen eine Koordinatorin/einen Koordinator, die/der als zentrale/r Ansprechpartnerin/Ansprechpartner für den Fördermittelgeber fungiert und sicherstellt, dass die ein-

¹ Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI); LP 8 Objektüberwachung – Bauüberwachung. Diese Leistungen dürfen vor Erhalt des Bewilligungsbescheides noch nicht beauftragt worden sein.

zelenen Partner effektiv zusammenarbeiten. Die beteiligten Partner sind jeweils Zuwendungsempfänger für den abgrenzbaren Teil des Verbundvorhabens. Über die konkrete Aufgaben- und Verantwortungsaufteilung ist eine verbindliche Vereinbarung (Kooperationsvereinbarung zwischen den Projektpartnern) zu treffen.

4.1 Antragsberechtigung

Zur Teilnahme als Partner an den Projekten und zur Stellung von Anträgen berechtigt sind:

- Kommunen (Städte, Gemeinden und Landkreise) und Zusammenschlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind,
- öffentliche, gemeinnützige und religionsgemeinschaftliche Kindertagesstätten, vom Achten Buch Sozialgesetzbuch (SGB VIII) erfasste Jugendfreizeiteinrichtungen sowie Schulen und Hochschulen (nicht umfasst: Volkshochschulen) bzw. deren Träger,
- Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus,
- Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen, die vollständig oder teilweise in kommunaler Trägerschaft stehen (wobei für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit die jeweilige Kommune antragsberechtigt ist),
- sonstige Einrichtungen, Vereinigungen und Unternehmen in privater Trägerschaft.

4.2 Beihilferechtliche Grundlagen

Soweit Zuwendungsempfänger/innen als Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzustufen sind, erfolgt die Förderung nach den Vorgaben der Verordnung über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen². Die Höhe der Förderung nach Punkt 6 wird gegebenenfalls soweit reduziert, dass sie zusammen mit anderen De-minimis-Beihilfen

² Verordnung (EU) Nr. 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 ABl. EU 2013, L 352 S. 1

der/des Zuwendungsempfängerin/s im laufenden und den zwei davor liegenden Steuerjahren die Summe von 200.000 Euro nicht übersteigt³.

5. Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzungen für eine Förderung sind:

- Durch das Projekt wird der Radverkehr in einem definierten Gebiet dauerhaft gestärkt, indem Straßenraum zugunsten des Radverkehrs (neu) gestaltet wird, zusätzliche Radverkehrseinrichtungen geschaffen oder lokale Radverkehrs-Dienstleistungen ermöglicht werden. Dabei sind die geltenden technischen Regeln (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie Hinweise zum Fahrradparken der FGSV) einzuhalten oder zu übertreffen, um besonders hohe Qualitäten in den realisierten Maßnahmen zu erreichen. Dem Antrag (sowie später dem Verwendungsnachweis) ist eine entsprechende Bestätigung durch den jeweiligen Fachplaner vorzulegen.
- Das Projekt trägt durch die erreichten Treibhausgas-minderungen zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung bei. In der Skizze ist darzustellen, wie dieses Ziel erreicht wird (z. B. durch die Definition von Wirkungsketten und Indikatoren). Beispiele für Indikatoren⁴ können sein: Radverkehrsstärke auf einem bestimmten Abschnitt, Anteil des Radverkehrs an den täglichen Wegen, Länge der Radverkehrsanlagen etc.
- In der Skizze sind die Ziele detailliert nach dem SMART-Prinzip (spezifisch, messbar, attraktiv, realistisch, terminiert) darzustellen. Es muss aufgezeigt werden, inwiefern das Projekt modellhaft und übertragbar ist und somit eine hohe bundesweite Ausstrahlung aufweist. Ein bereits nach der Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur gefördertes nicht investives Projekt hat dies bereits nachgewiesen.
- Das Projekt ist so zu gestalten, dass durch die geförderten Maßnahmenpakete der Fußverkehr nicht negativ beeinflusst wird. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass es die Anpassungsfähigkeit von Kommunen/Unternehmen an die Folgen

³ Der Gesamtbetrag der De-minimis-Beihilfen, für ein einziges Unternehmen, das im gewerblichen Straßengüterverkehr tätig ist, kann in einem Zeitraum von drei Steuerjahren auf 100 000 EUR begrenzt sein.

⁴ Weiteres siehe auch <http://www.adfc.de/fahrradklima-test>

des Klimawandels nicht beeinträchtigt und laufende, geplante oder künftig erforderliche Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel nicht erschwert. Hierauf ist in der Skizze sowie im Antrag einzugehen.

- Der/die für den jeweiligen Anteil des Antrags Verantwortliche muss über eine ausreichende Berechtigung darüber verfügen, das Grundstücke und die Gebäude und Anlagen, deren Nutzung, Errichtung oder Änderung für die Durchführung des Projekts beabsichtigt ist, für das Projekt in Anspruch nehmen zu können. Es muss sichergestellt sein, dass diese Berechtigung über den Antragszeitpunkt hinaus noch für mindestens weitere fünf Jahre besteht.
- Es ist darzustellen, in welcher Planungsphase sich das beantragte Projekt befindet. Dabei ist auch die aktuelle Situationen hinsichtlich Genehmigungen und Finanzierung (z. B. Gemeinderat-Beschluss) zu erläutern.
- Die geförderten Maßnahmen sollen schnellstmöglich starten und in der Regel innerhalb von ein bis drei Jahren abgeschlossen werden.
- Bereits begonnene Vorhaben können nicht gefördert werden.
- Nicht gefördert werden Prototypen, Eigenleistungen, gebrauchte Anlagen sowie Planungsleistungen mit Ausnahme von begleitenden Ingenieurdienstleistungen bei der Umsetzung der investiven Maßnahmen (siehe Punkt 3).

Die Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, 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.

6. Art und Höhe der Zuwendung

Für die Durchführung der Vorhaben (Projekte) werden Zuwendungen im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbare Zuschüsse gewährt. Gefördert werden Ausgaben bzw. Kosten, die für die Umsetzung der zur Förderung beantragten Maßnahmen erforderlich sind. Im Regelfall erfolgt die Förderung durch eine nicht rückzahlbare Zuwendung in der Höhe von bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben bzw. Kosten. Innerhalb eines Gebietes können mehrere Maßnahmen durchgeführt werden.

Die Mindestzuwendung pro Vorhaben bzw. Projekt beträgt vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben (siehe Punkt 4.2) 200.000 Euro. Bei Verbundvorhaben gilt diese Mindestsumme für das Verbundprojekt insgesamt.

Finanzschwache Kommunen, die nach jeweiligem Landesrecht z. B. ein Haushaltssicherungskonzept aufzustellen haben und somit nicht über ausreichend Eigenmittel verfügen, können eine höhere Förderquote von bis zu 90 Prozent erhalten.

Eine Kumulierung mit Drittmitteln, Zuschussförderungen und Förderkrediten ist vorbehaltlich entgegenstehender beihilferechtlicher Vorgaben (siehe Punkt 4.2) 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 Mitteln der Kommunalrichtlinie ist ausgeschlossen.

7. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

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

Vorhaben können nach Maßgabe dieses Förderwettbewerbs, der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der hierzu erlassenen Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Ausgaben- bzw. Kostenbasis durch Zuwendungen gefördert werden. Die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) finden Anwendung.

Die Antragsteller müssen sich damit einverstanden erklären, dass das Bundesumweltministerium bzw. der Projektträger Jülich nach Anmeldung eine gegebenenfalls auch wiederkehrende, stichprobenartige Überprüfung der Umsetzung der Maßnahme durchführt oder durchführen lässt. Die Prüfung ist für die Zuwendungsempfängerinnen/Zuwendungsempfänger gebührenfrei. Daneben besteht ein gesetzliches Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs aus den §§ 91, 100 BHO.

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Ausgabenbasis (Regelfall) werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (AN-Best-P) und die Besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) zur Projektförderung auf Ausgabenbasis (BNBest-BMBF 98). Für Zuwendungen an Gebietskörperschaften gelten an Stelle der ANBest-P die ANBest-GK.

Abweichend von den Vorschriften der ANBest-GK/P ist der Verwendungsnachweis bis spätestens 3 Monate nach Ablauf des Bewilligungszeitraums beim Projektträger Jülich vorzulegen.

Sofern im Ausnahmefall Vorhaben auf Kostenbasis durchgeführt werden, werden die Nebenbestimmungen für Zuwendungen auf Kostenbasis des BMBF an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft (NKBF 98) Bestandteil eines Zuwendungsbescheides.

Ab einem Schwellenwert von 1 Mio. Euro für Bewilligungen gemäß ANBest-P, bzw. 1,5 Mio. Euro für Bewilligungen gemäß ANBest-GK werden die NBestBau Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

Die Nebenbestimmungen können unter

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

8. Verfahren

8.1 Projektträger

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

Projektträger Jülich (PtJ)

Klima (KLI)

Forschungszentrum Jülich GmbH

Zimmerstraße 26-27 10969 Berlin

Telefon: 030/20199-3422

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

8.2 Antrags- und Förderverfahren

Das Auswahlverfahren 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 BMUB auf Grundlage der in Punkt 8.3 dargestellten Kriterien.

8.3 Skizzen (1. Stufe)

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 System easy-online im Internet. 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. Die verbindliche elektronische Einreichung ist bis zum **15. April 2016** möglich.

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 etc. (Arial, 12 Punkt, einzeilig) mit prägnantem Titel und folgendem Inhalt, wobei die nachfolgenden Punkte die verbindlich einzuhaltenden Gliederungspunkte der Skizze darstellen:

- Beschreibung des definierten Gebietes (einschließlich kartographischer Darstellung), der Ausgangssituation und der Hintergründe für die geplanten Maßnahmen, sowie Einordnung in die vorliegenden Konzepte und Planungen,
- Ziele, Zielgruppe(n), Thema und Akteure der geplanten Maßnahmen (wenn die geplanten Maßnahmen im Rahmen eines langfristig angesetzten Umsetzungsprozesses einen Teilabschnitt bilden, sind die Ziele, Zielgruppe(n), Thema und Akteure für den Teilabschnitt ausführlich und für den gesamten Umsetzungsprozess kurz darzustellen),
- Darstellung, durch welche Maßnahmen der Radverkehr dauerhaft gestärkt wird (dabei sind die geltenden technischen Regeln, z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie Hinweise zum Fahrradparken der FGSV, einzuhalten bzw. zu übertreffen, um besonders hohe Qualitäten in den realisierten Maßnahmen zu erreichen),
- Visualisierung des angestrebten Zustands im Vergleich zum Status quo (z.B. in Form von Planskizzen, Fotos etc.),
- Beschreibung der Modellhaftigkeit sowie einer Begründung für die bundesweite Strahlkraft (Ausmaß/ Qualität/ Akteurskooperation etc.),
- Beschreibung, ob und wie die Maßnahme ggf. 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,
- Beschreibung der Wirkungskette(n), Kriterien und Indikatoren zur Bewertung des Minderungsbeitrags von Treibhausgasemissionen sowie der weiteren Nutzen für die Zielgruppe(n) (auch als Beitrag zur Planung des Monitoring),
- Darstellung des Konzepts zur Erhebung und Bewertung der genannten Kriterien, Indikatoren und Wirkungen (als Basis für die Durchführung des Monitoring),
- Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit, Information und Kommunikation, insbesondere zur Beteiligung betroffener Akteure (begleitende Maßnahmen),
- überschlägiger Maßnahmen- und Umsetzungsplan inkl. Abschätzung der Investitions- und Installationsausgaben bzw. -kosten sowie der Sachausgaben bzw. -kosten und der Ausgaben bzw. Kosten für die Auftragsvergabe an Dritte

für die begleitenden Maßnahmen (ÖA, etc.) 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.

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

Folgende Unterlagen sind für eine vollständige Skizze insgesamt 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 max. 15-seitigen Projektskizze gemäß obiger Gliederung sowie der Anlage 1.

Bei Verbundprojekten sind die Unterlagen durch die Koordinatorin/ den Koordinator einzureichen.

Für das Auswahlverfahren werden Projektskizzen berücksichtigt, die bis zum **15. April 2016** beim Projektträger Jülich eingehen. Ausschlaggebend ist das Datum der finalen Einreichung der Unterlagen über easy-online. Die unterschriebene Papierversion ist spätestens bis zum **29. April 2016** nachzureichen.

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. Der Stichtag für das Einreichen von Projektskizzen zum Wettbewerb ist auch auf der Internetseite der Nationalen Klimaschutzinitiative (www.klimaschutz.de/radverkehr) veröffentlicht.

Die bis zum Stichtag eingegangenen Projektskizzen werden durch das BMUB nach den Kriterien in Punkt 8.3. bewertet. Die Interessenten werden über das Ergebnis der Bewertung durch den Projektträger schriftlich informiert.

8.4 Förderanträge (2. Stufe)

Im Anschluss an die Skizzenbewertung fordert das BMUB die Einreicher der in der ersten Stufe ausgewählten Projektskizzen dazu auf, einen formalen Förderantrag bis zum **15. August 2016** zu stellen. Relevante Formulare, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse http://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formularschrank=bmu abgerufen werden.

Antragsteller müssen im Rahmen der Antragstellung folgende Erklärungen bzw. Nachweise vorlegen:

- Bonitätsnachweis.
- Soweit erforderlich, Vorlage geeigneter Belege, aus denen sich ergibt, dass eine ausreichende Berechtigung für die Inanspruchnahme der Grundstücke, Gebäude und Anlagen im Sinne der Zuwendungsbedingungen (siehe Punkt 5.) besteht.
- Bei Antragstellung durch ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Abs. 1 AEUV muss der Antrag eine Erklärung des Unternehmens enthalten, in der dieses alle De-minimis-Beihilfen angibt, die ihm nach der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 für De-minimis-Beihilfen oder nach anderen De-minimis-Verordnungen (siehe Art. 5 Abs. 1 De-minimis-VO) in den beiden vorangegangenen Steuerjahren sowie im laufenden Steuerjahr gewährt wurden.
- Bestätigung durch den jeweiligen Fachplaner, dass die geltenden technischen Regeln (z.B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie Hinweise zum Fahrradparken der FGSV) eingehalten oder übertroffen werden.

Die geförderten Maßnahmen sollen möglichst zügig umgesetzt werden. Vorhaben mit einer Laufzeit bis zum 30. Juni 2018 werden bevorzugt berücksichtigt (Schnellläufer-Projekte). Die Vorhabendauer soll in der Regel drei Jahre nicht überschreiten.

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 Leistungen dürfen erst nach Erhalt des schriftlichen Zuwendungsbescheids durchgeführt werden. Die Auftragsvergabe muss sich dabei auf einen Leistungszeitraum beziehen, der innerhalb des Bewilligungszeitraums liegt.

Die Aufforderung zum Einreichen eines Antrages begründet keinen Anspruch auf eine Förderzusage. Über die Förderanträge entscheidet das BMUB nach abschließender Prüfung.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Bewilligungsbescheides sowie ggf. eine Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes (VwVfG) sowie die §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

8.5 Kriterien für die Bewertung von Skizzen und Anträgen

Projektskizzen und Förderanträge werden anhand der nachfolgend dargestellten Kriterien bewertet und vom BMUB 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 relevant zu einer Ausschöpfung von Potenzialen zur Minderung von Treibhausgasemissionen führt.

Für die Projektbewertung und -auswahl sind, neben einem schlüssigen Gesamtkonzept, belastbare Angaben zu den folgend genannten 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 ggf. des gesamten Umsetzungsprozesses unter Berücksichtigung des definierten Gebietes im Verhältnis zur Gesamtstadt/ -region,
- Schlüssigkeit der Wirkungskette(n) inkl. Benennung von Indikatoren.

2. Modellhaftigkeit, bundesweite Ausstrahlung

- Modellcharakter (z. B. technologisch, ökonomisch, methodisch, institutionell – also hinsichtlich der Akteurskooperationen, instrumentell),
- 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 Straßenraums für den Radverkehr im definierten Gebiet durch die geplanten Maßnahmen,
- Anstöße für eine nachfolgende Diffusion des Modellprojekts bzw. Ausmaß/ Qualität der Zielgruppenerreichung,
- Art und Qualität der geplanten begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und Information.

3. Allgemeine Qualitätskriterien

- Verständlichkeit der Bewerbung, z.B. ausreichende Visualisierung der geplanten Maßnahmen und des Maßnahmengbietes,
- Nachvollziehbarkeit und Plausibilität der Erläuterungen zur tatsächlichen Umsetzbarkeit der geplanten Maßnahmen innerhalb des angegebenen Durchführungszeitraums, insbesondere bei Schnellläufer-Projekten bis einschließlich Juni 2018: Darstellung, in welcher Planungsphase sich das beantragte Projekt befindet, inklusive einer Darstellung der aktuellen Situationen hinsichtlich Genehmigungen und Finanzierung (z. B. Gemeinderat-Beschluss),
- Klarheit der Projektziele (Smart-Prinzip) und der Erfolgs- bzw. Nutzenindikatoren sowie des vorgesehenen Monitorings,

- Art, Qualität und Zusammenspiel der Maßnahmen,
- Qualität, Nachvollziehbarkeit und Realisierbarkeit des Projekt-Arbeitsplans (Zeitplanung, Ressourcenplanung, Meilensteine, ggf. Abbruchkriterien),
- Nachvollziehbarkeit und Angemessenheit des Mitteleinsatzes,
- Eigeninteresse an der Durchführung des Projektes (z. B. dokumentiert durch Eigen- und Drittmittelanteil, welche in monetärer Form als Barmittel mit eingebracht werden müssen).

9. Geltung

Dieser Förderaufruf gilt ab dem Tag der Veröffentlichung auf den Internetseiten des BMUB und der Nationalen Klimaschutzinitiative (www.bmub.bund.de und www.klimaschutz.de). Er ist für die ab diesem Tag bis zum **15. April 2016 (Stichtag)** beim Projektträger Jülich eingegangenen Projektskizzen anzuwenden.

Berlin, den 15. Februar 2016

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit