

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz

-Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Kommunalen Straßenbau (KSB)-

April 2021

Inhalt

A. Richtlinienübersicht	5
I. Inhalt der Richtlinie	5
II. Fördergebiet	5
III. Förderziel	5
B. Fördermaßnahmen	6
I. Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	6
Verweis:	6
II. Infrastrukturmaßnahmen kommunaler Straßenbau (KSB)	6
1. Verkehrswichtige innerörtliche Straßen	6
Hinweise zu B II 1.3:	7
2. Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen	8
Hinweise zu B II.2.3	8
3. Kreisstraßen	9
Hinweise zu B II. 3.3:	10
4. Tempo-30-Zonen	11
5. Verkehrsbeeinflussungs-, Parkleitsysteme und digitale Parkraumbewirtschaftung	12
Hinweise zu B II. 5.3:	12
6. Lichtsignalanlagen	12
Hinweise zu B II. 6.3:	13
7. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	13
8. Rad- und Fußverkehrsanlagen	14
Hinweise zu B II 8.3:	15
9. Carsharingstationen	17
10. Fahrradverleihstationen	18
Hinweise zu B II. 10.3:	19
11. Umsteigeparkplätze	19
Hinweise zu B II. 11:	19
12. Quartiersgaragen	20
Hinweise zu B II. 12.3:	20
13. Fahrstreifen für Busse und eigenständige Busstraßen	20
Hinweise zu B II. 13.3:	21
14. Straßenanbindungen von Güterverkehrszentren	22
Hinweise zu B II. 14.3:	22
III. Fördervoraussetzungen	23
1. Bagatellgrenze	23
2. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung	23
3. Abgrenzbares Projekt	24

4.	Sonstige Fördervoraussetzungen	24
	Hinweise zu B III. 4:	24
IV.	Art, Umfang und Höhe der Förderung	25
1.	Art und Höhe der Förderung	25
2.	Umfang zuwendungsfähiger Ausgaben	27
	Hinweise zu B IV. 2:	27
3.	Wert-/Vorteilsausgleich	30
4.	Nicht zuwendungsfähige Ausgaben	31
	Hinweise zu B IV. 3:	31
C.	Allgemeine Förderbestimmungen	32
	Hinweis zu C	32
I.	Allgemeine rechtliche Grundlagen	32
1.	Rechtsgrundlagen	32
3.	Vergaberechtlichen Bestimmungen	34
	Hinweise C I. 3.1:	35
4.	Zweckbindung	35
	Hinweise zu C I. 4:	36
5.	Subventionsbetrug	36
6.	Refinanzierungsverbot	36
	Hinweise zu C I. 6:	36
7.	Antragsberechtigte KMU-Unternehmen	37
8.	Gemeinsame Maßnahmen	37
9.	Eigenanteil	38
10.	Baumaßnahmen	38
11.	EU-Beihilferecht	38
12.	Kumulation	40
13.	Prüfungsrechte	40
	Hinweise zu C I. 13:	40
II.	Förderverfahren	40
1.	Zuständige Stellen	40
2.	Anmeldung	41
	Hinweise zu C II. 2:	42
3.	Antrag	42
	Hinweise zu C II. 3:	43
4.	Bewilligung	43
	Hinweise zu C II. 4:	43
5.	Auszahlung	44
	Hinweise zu C II. 5:	44

6. Verwendungsnachweis.....	44
Hinweise zu C II. 6:.....	44
7. Änderung, Rücknahme und Widerruf.....	45
Hinweise zu C II. 7:.....	45
8. Fachlich-technische Konkretisierungen	46
D. Übergangsregelung	46
E. Inkrafttreten	46

Dieser Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Kommunalen Straßenbau (KSB) dient der fachlich-technischen Konkretisierung der Richtlinie zum Mobilitätsfördergesetz (MobFöG). Die Konkretisierung erfolgt in den nachstehenden Hinweisen. Diese sind für die Förderung nach dem MobFöG verbindlich. Für die Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV (Teil B I) gilt der Durchführungserlass für Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr.

Der Text der Richtlinie zum MobFöG wird den Hinweisen jeweils in *kursiver* Schrift vorangestellt.

A. Richtlinienübersicht

I. Inhalt der Richtlinie

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und den Vorläufigen Verwaltungsvorschriften (VV) zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) Zuwendungen für Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz (MobFöG) in der jeweils geltenden Fassung.

Teil A (Richtlinienübersicht) bestimmt das Ziel und den Inhalt der Richtlinie.

Teil B (Einzelbestimmungen) regelt die besonderen Bestimmungen für die einzelnen Fördermaßnahmen zum MobFöG:

I. Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

II. Infrastrukturmaßnahmen kommunaler Straßenbau (KSB)

Teil C (Allgemeine Förderbestimmungen) enthält die für die Fördermaßnahmen geltenden allgemeinen Förderbestimmungen.

Teil D (Übergangsregelung) bestimmt die Sonderregelungen zur Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO), Regelungen für Fördermaßnahmen, die bereits vor Inkrafttreten der Richtlinie bewilligt wurden, sowie die Übernahme von Teilen der Innovationsrichtlinie.

Teil E (Inkrafttreten) bestimmt, ab wann die Regelungen der Richtlinie Anwendung finden.

II. Fördergebiet

Vorhaben werden entsprechend den Einzelbestimmungen in Hessen gefördert.

III. Förderziel

Ziel der Förderung ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeinden. Dazu gehört die Entwicklung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsprodukte, die Förderung verkehrstechnischer Innovation und des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße in Hessen sowie der Erhalt und der bedarfsgerechte Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

B. Fördermaßnahmen

I. Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Verweis:

Zur fachlich technischen Konkretisierung der Infrastrukturmaßnahmen im kommunalen Straßenbau ist der Durchführungserlass ÖPNV zu beachten. **LINK!**

Dies betrifft die nachstehendaufgeführten Fördertatbestände:

- Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen, und nicht bundeseigenen Eisenbahnen
- die Reaktivierung von Schienenstrecken
- Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe
- Beschleunigungs- und Informationssysteme
- Beschaffung von elektrisch angetriebenen Personenkraftwagen und Kraftomnibussen (Fahrzeuge)
- Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs
- Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen
- Nachrüstung von Häfen und Hafenanlagen mit notwendiger Ausstattung für Landstromanschlüsse

II. Infrastrukturmaßnahmen kommunaler Straßenbau (KSB)

1. Verkehrswichtige innerörtliche Straßen

1.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist die Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden zu verbessern, insbesondere bezogen auf

- *die Beseitigung von Engpässen,*
- *die Leistungsfähigkeit,*
- *den Verkehrsfluss zur Vermeidung von staubedingten Emissionen aus Lärm- und Luftschadstoffbelastung und*
- *die Verbesserung der Verkehrssicherheit.*

1.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden und*
- *kommunale Zusammenschlüsse.*

1.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen. Diese bilden innerhalb der geschlossenen Ortslage die Grundstruktur des Straßennetzes. Es muss sich um Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion im Sinne der Straßenverkehrsordnung (StVO) handeln. Sie dürfen jedoch nicht das Ziel haben, Ortsdurchfahrten, die in der Baulast des Bundes oder Landes liegen, zu entlasten oder zu ersetzen. Anlieger- und Erschließungsstraßen sind nicht zuwendungsfähig.

Als Ausbau gilt auch die Grunderneuerung (grundhafte Erneuerung) von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessert oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Bei einer Grunderneuerung wird der Verkehrsweg in einen neuwertigen Zustand nach dem aktuellen Stand der Technik versetzt. Durch die Grunderneuerung muss eine Verbesserung des Gebrauchswerts gegenüber dem ursprünglichen Neuzustand erfolgen. Die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen schließt Elemente wie z. B. Brücken, Tunnel und Stützmauern mit ein. Von der Grunderneuerung abzugrenzen sind die regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Diese sind nicht Gegenstand der Förderung.

1.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AGVO.

Hinweise zu B II 1.3:

Die Verkehrsbedeutung ist in einem Verkehrsentwicklungsplan oder einem anderen gleichwertigen Plan mit Darstellung der verkehrswichtigen Straßen nachzuweisen. Andernfalls, ist die Verkehrsbedeutung unter Beachtung der folgenden Kriterien zu belegen:

- Verbindungsfunktion zu Zielen in anderen Stadt- und Ortsteilen
- Teil des ÖPNV – Liniennetzes
- zentralörtliche/ örtliche Einrichtungen (z.B. Krankenhaus, Schule, Hochschule, Alters- und Pflegeheim, Rathaus, Gemeindehaus, Bibliothek, Stadt- oder Gemeindehalle, kulturelle Einrichtung, öffentliches Hallen- und Freibad, öffentliche Sportanlage)
- direkte Wegeverbindung zu anderen Orten
- Anbindung größerer Siedlungsbereiche an das überörtliche Straßennetz
- mit Verbindungsfunktion zu regional oder überregional bedeutsamen touristischen oder kulturellen Anziehungspunkten
- überwiegend vorfahrtsberechtigt.

Nicht förderfähig sind kommunale Straßen, die ausschließlich der Erschließungsfunktion dienen oder deren Verbindungsfunktion (z.B. in Tempo-30-Zone) unbedeutend ist.

Mit der Grunderneuerung einer vorhandenen Verkehrsanlage ist die langfristige Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit, die Ausweitung der Nutzbarkeit, die Steigerung der Attraktivität und die Verfügbarkeit zu gewährleisten. Dabei sind die Anforderungen geltender Rechtsvorschriften oder aktueller technischer Regelwerke (z.B. die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt] und die Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums) zu beachten.

Die Antragstellerin oder der Antragsteller muss rechtsverbindlich bestätigen, dass die erforderlichen Instandhaltungen seit Inbetriebnahme regelmäßig durchgeführt worden sind/wurden und eine weitere Instandsetzung nicht mehr zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit führen würde.

2. Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen

2.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, die Verkehrsinfrastruktur in und zwischen den Gemeinden zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- die Beseitigung von Engpässen,*
- die Leistungsfähigkeit,*
- den Verkehrsfluss zur Vermeidung von staubedingten Emissionen aus Lärm- und Luftschadstoffbelastung, und*
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit.*

2.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden und*
- kommunale Zusammenschlüsse.*

2.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen. Diese befinden sich außerhalb geschlossener Ortschaften, liegen aber in der Baulast der Gemeinde. Es muss sich um Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion handeln. Sie dürfen jedoch Straßen, die in der Baulast des Bundes, Landes oder Kreises liegen, nicht ersetzen oder entlasten. Maßgebend für die Beurteilung als verkehrswichtige zwischenörtliche Straße ist auch die Funktion, die ihr nach dem Flächennutzungsplan, dem Verkehrsentwicklungsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder Fachkonzept innerhalb des interkommunalen Straßennetzes zukommt.

Als Ausbau gilt auch die Grunderneuerung (grundhafte Erneuerung) von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessert oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Bei einer Grunderneuerung wird der Verkehrsweg in einen neuwertigen Zustand nach dem aktuellen Stand der Technik versetzt. Durch die Grunderneuerung muss eine Verbesserung des Gebrauchswerts gegenüber dem ursprünglichen Neuzustand erfolgen. Die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen schließt Elemente wie z. B. Brücken, Tunnel und Stützmauern mit ein. Von der Grunderneuerung abzugrenzen sind die regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Diese sind nicht Gegenstand der Förderung.

2.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II.2.3

Mit der Grunderneuerung einer vorhandenen Verkehrsanlage ist die langfristige Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit, die Ausweitung der Nutzbarkeit, die Steigerung der Attraktivität und die Verfügbarkeit zu gewährleisten. Dabei sind die Anforderungen geltender Rechtsvorschriften oder aktueller technischer Regelwerke (z.B. die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen [RAL] und die Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums) zu beachten.

Die Antragstellerin oder der Antragsteller muss rechtsverbindlich bestätigen, dass die erforderlichen Instandhaltungen seit Inbetriebnahme regelmäßig durchgeführt worden sind/wurden und eine weitere Instandsetzung nicht mehr zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit führen würde.

Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ist von der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Fuß- und Radverkehrs entsprechend dem Technischen Regelwerk und der Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums besteht und die Prüfung der Bewilligungsstelle vorzulegen. Die Betrachtung sollte die bestehenden und geplanten Fuß- und Radverkehrsnetze einbeziehen. Falls keine geeignete Führung des Fuß- und Radverkehrs vorliegt, sind der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung der Verkehrsarten und die Möglichkeit der Neuanlage eines Fuß- und Radweges auf Basis des Technischen Regelwerkes und der Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Bei der Führungsform Radweg (bzw. insbesondere außerorts eines kombinierten Fuß- und Radweges) kommt die Anlage eines Fuß- und Radweges an der Straße (unselbständiger Radweg) oder die Nutzung/der Ausbau anderer Straßen und Wege im Nahbereich der Straße (selbstständiger Radweg) oder eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Fuß- und Radweges an der Straße in Frage. Die Nutzung bzw. der Ausbau anderer Straßen und Wege als Fuß- und Radweg oder eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Fuß- und Radweges an der Straße ist in Betracht zu ziehen, falls sich dies - im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Fuß- und Radweges - als vorteilhafter erweist, insbesondere indem der Flächenbedarf verringert und die Entflechtungswirkung durch eine kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindung gesteigert werden kann.

3. Kreisstraßen

3.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, die Verkehrsinfrastruktur in und zwischen den Gemeinden und Landkreisen zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- *die Beseitigung von Engpässen,*
- *die Leistungsfähigkeit,*
- *den Verkehrsfluss zur Vermeidung von staubedingten Emissionen aus Lärm- und Luftschadstoffbelastung und*
- *die Verbesserung der Verkehrssicherheit.*

3.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden und*
- *Landkreise.*

3.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von Kreisstraßen nach dem Hessischen Straßengesetz (HStrG).

Als Ausbau gilt auch die Grunderneuerung (grundhafte Erneuerung). Eine Grunderneuerung muss der wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswerts (langfristige Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit, Ausweitung der Nutzbarkeit, Steigerung der Attraktivität, Verfügbarkeit oder Anpassung an die Anforderungen geltender Rechtsvorschriften oder aktuellen technischen Regelwerken) einer vorhandenen Verkehrsanlage dienen. Von der Grunderneuerung abzugrenzen sind die regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen.

Als Ausbau gilt auch die Grunderneuerung (grundhafte Erneuerung) von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessert oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Bei einer Grunderneuerung wird der Verkehrsweg in einen neuwertigen Zustand nach dem aktuellen Stand der Technik versetzt. Durch die Grunderneuerung muss eine Verbesserung des Gebrauchswerts gegenüber dem ursprünglichen Neuzustand erfolgen. Die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen schließt Elemente wie z. B. Brücken, Tunnel und Stützmauern mit ein. Von der Grunderneuerung abzugrenzen sind die regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Diese sind nicht Gegenstand der Förderung.

3.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 3.3:

Mit der Grunderneuerung einer vorhandenen Verkehrsanlage ist die langfristige Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit, die Ausweitung der Nutzbarkeit, die Steigerung der Attraktivität und die Verfügbarkeit zu gewährleisten. Dabei sind die Anforderungen geltender Rechtsvorschriften oder aktueller technischer Regelwerke (z.B. die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen [RAL] und die Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums) zu beachten.

Die Antragstellerin oder der Antragsteller muss rechtsverbindlich bestätigen, dass die erforderlichen Instandhaltungen durchgeführt wurden und eine weitere Instandsetzung nicht mehr zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit führen würde.

Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ist von der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Fuß- und Radverkehrs entsprechend dem Technischen Regelwerk und der Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums besteht und die Prüfung der Bewilligungsstelle vorzulegen. Die Betrachtung sollte die bestehenden und geplanten Fuß- und Radverkehrsnetze einbeziehen. Falls keine geeignete Führung des Fuß- und Radverkehrs vorliegt, sind der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung der Verkehrsarten und die Möglichkeit der Neuanlage eines Fuß- und Radweges auf Basis des Technischen Regelwerkes und der Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums im Rahmen der weiteren Planungen zu prüfen.

Bei der Führungsform Radweg (bzw. insbesondere außerorts eines kombinierten Fuß- und Radweges) kommt die Anlage eines Fuß- und Radweges an der Straße (unselbständiger Radweg) oder die Nutzung/der Ausbau anderer Straßen und Wege im Nahbereich der Straße (selbständiger Radweg) oder eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Fuß- und Radweges an der Straße in Frage. Die Nutzung bzw. der Ausbau anderer Straßen und Wege als Fuß- und Radweg oder eine Kombination aus Nutzung anderer Straßen/Wege und Anlage eines Fuß- und Radweges an der Straße ist in Betracht zu ziehen, falls sich dies - im Vergleich zur Anlage eines unselbständigen Fuß- und Radweges - als vorteilhafter erweist, insbesondere indem der Flächenbedarf verringert und die Entflechtungswirkung durch eine kürzere bzw. topografisch günstigere Wegeverbindung

gesteigert werden kann. Die Ausnahme „Ausbau im Bestand“ bleibt auch weiterhin bestehen und ist bei den entsprechenden Maßnahmen zu berücksichtigen.

Definition „Ausbau im Bestand“: Grunderneuerungen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses auch punktuelle Ausbaumaßnahmen einschließen. Diese sind insbesondere:

- Schaffung von Ausweichstellen,
- Querschnittsverbreiterungen in Kurven,
- Befestigung/Verdichtung der Bankette

Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite gegenüber dem Istzustand ist auszuschließen.

4. Tempo-30-Zonen

4.1. Ziel der Förderung

Das Ziel der Förderung ist, die Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden und kommunalen Zusammenschlüssen zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- *die Verkehrssicherheit,*
- *die Qualität des Wohnumfeldes und*
- *die Schaffung der Barrierefreiheit.*

Dadurch sollen Abgase und Lärmbelästigung reduziert werden.

4.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden und*
- *kommunale Zusammenschlüsse.*

4.3. Gegenstand der Förderung

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung in der jeweils geltenden Fassung können Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen eingerichtet werden, wenn der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Die Zonen-Anordnung darf sich daher weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Gefördert werden in den Zonen punktuelle Maßnahmen zur Einengung der Fahrbahn, die Neugestaltung von Einmündungen und Kreuzungen, die Anlage oder Neugestaltung von barrierefreien Fußgängerquerungen zur Erhöhung der Sicherheit, bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherung, der Ersatz von provisorischen Materialien durch bauliche Maßnahmen, die Anhebung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Gehwegen (z. B. Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeit, Spielgerät, Wetterschutz etc.) und die Ausgaben der StVO-Beschilderung bei Erstaufstellung.

4.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

5. Verkehrsbeeinflussungs-, Parkleitsysteme und digitale Parkraumbewirtschaftung

5.1. Ziel der Förderung

Das Ziel der Förderung ist, die Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- *die Verkehrsabwicklung hinsichtlich Informations- und Verkehrsqualität, Zuverlässigkeit der Information, und Störungsbewältigung,*
- *die Reduzierung von Parksuchverkehren zur Vermeidung von Emissionen aus Lärm- und Luftschadstoffbelastung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und*
- *Umsetzung verkehrstechnischer Innovationen.*

5.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden,*
- *Landkreise und*
- *kommunale Zusammenschlüsse.*

5.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden können der Bau und Ausbau von Verkehrsbeeinflussungs-, Parkleitsystemen und digitaler Parkraumbewirtschaftung. Die digitale Parkraumbewirtschaftung dient der Lokalisierung von freiem Parkraum. Gefördert werden Systeme, die auf Basis aktuell verfasster Verkehrsdaten Verkehrsinformationen oder -empfehlungen an die Verkehrsteilnehmer weitergeben, insbesondere zur Vernetzung der Verkehrsträger und der digitalen Parkraumbewirtschaftung.

5.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 5.3:

Zu diesen Einrichtungen zählen auch Lichtsignalanlagen (LSA), Wechselwegweiser sowie eine entsprechende Leitzentrale.

Steuerungsprogramme (Software) sind zuwendungsfähig.

6. Lichtsignalanlagen

6.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist die Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- *die Erhöhung der Verkehrssicherheit,*
- *die Optimierung der Verkehrsabwicklung an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmer bzw. zur Verbesserung des Verkehrsflusses allgemein, zur Reduzierung der Staus, Abgase und Lärmbelästigung,*

- *die Beschleunigung des Radverkehrs im Zuge von Raddirekt- bzw. Radschnellverbindungen und*
- *die Schaffung der Barrierefreiheit.*

6.2. *Antragsberechtigte*

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden,*
- *Landkreise und*
- *kommunale Zusammenschlüsse.*

6.3. *Gegenstand der Förderung*

Gefördert werden der Bau und Ausbau von Lichtsignalanlagen in der Baulast der Antragstellerin oder des Antragsstellers oder Ausgaben, die diese oder dieser nach dem HStrG zu tragen hat. Eingeschlossen sind Maßnahmen zur Schaffung der Barrierefreiheit und der Beschleunigung des Radverkehrs im Zuge von Raddirekt- bzw. Radschnellverbindungen. Darüber hinaus werden bauliche Anlagen (z. B. Fahrbahnteile) zur Vermeidung oder Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer an Lichtsignalanlagen gefördert.

6.4. *Beihilferechtliche Einordnung*

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 6.3:

Zu diesen Einrichtungen zählt auch eine entsprechende Leitzentrale.

Steuerungsprogramme (Software) sind zuwendungsfähig.

Lichtsignalanlagen, die in eine Steuerung mehrerer Anlagen integriert sind, müssen einem systemoffenen Standard genügen.

Bei von Hessen Mobil als Baulastträger von Bundes- und Landesstraßen initiierten Maßnahmen sind die auf Gemeinden oder Kreise entfallenden Kostenanteile zuwendungsfähig.

7. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz

7.1. *Ziel der Förderung*

Ziel der Förderung ist, die Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen und sonstigen Vorhabenträger des kommunalen Straßenbaus zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- *die Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer zur Reduzierung von Staus, Abgasen und Lärmbelästigung,*
- *die Verkehrssicherheit und*
- *die Schaffung der Barrierefreiheit.*

7.2. *Antragsberechtigte*

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden,*

- *Landkreise und,*
- *kommunalen Zusammenschlüsse, und*
- *sonstige Vorhabenträger des kommunalen Straßenbaus.*

7.3. *Gegenstand der Förderung*

Gefördert werden der Bau, Ausbau und die Planung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, soweit die Antragssteller als Baulastträger der kreuzenden öffentlichen Straße, Wege und Plätze die Ausgabenanteile nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zu tragen haben.

7.4. *Beihilferechtliche Einordnung*

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

8. Rad- und Fußverkehrsanlagen

8.1. *Ziel der Förderung*

Ziel der Förderung ist, die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, um die Sicherheit und Attraktivität zu steigern. Damit werden insbesondere folgende Teilziele verfolgt:

- *die Schließung von Netzlücken im Rad-Hauptnetz Hessen sowie den regionalen und lokalen Radnetzen sowie den europäischen, nationalen und hessischen touristischen Radfernwegen,*
- *die Ergänzung des Radnetzes durch Raddirekt- und Radschnellverbindungen in Relationen mit besonders hohem Pendlerpotenzialen,*
- *die Schaffung von diebstahlsicheren Abstellmöglichkeiten,*
- *die Schaffung einer einheitlichen Wegweisung,*
- *die Beseitigung von Defiziten gegenüber den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards*
- *die Beseitigung von Defiziten der Verkehrssicherheit und*
- *die Erreichung der Barrierefreiheit.*

8.2. *Antragsberechtigte*

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden,*
- *Landkreise und*
- *kommunale Zusammenschlüsse.*

8.3. *Gegenstand der Förderung*

Gefördert werden der Bau und Ausbau sowie die Planung von Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen einschließlich der Wegweisung

und Beschilderung von Radrouten. Gefördert werden in diesem Zusammenhang auch Einrichtungen der kommunalen Rad- und Fußgängerinfrastruktur wie z. B. Fahrradparkhäuser bzw. –stationen oder Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und auf dem Gelände öffentlicher Einrichtungen.

Als Ausbau gilt auch die Grunderneuerung (grundhafte Erneuerung) von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessert oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Bei einer Grunderneuerung wird der Verkehrsweg in einen neuwertigen Zustand nach den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards versetzt. Das bedeutet, dass durch eine Grunderneuerung eine Verbesserung des Gebrauchswerts gegenüber dem Ist-Zustand erfolgt.

Die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen schließt Elemente wie z. B. Brücken, Tunnel und Stützmauern mit ein.

Von der Grunderneuerung abzugrenzen sind die regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Diese sind nicht Gegenstand der Förderung.

8.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II 8.3:

Rad- und Fußverkehrsanlagen

Gegenstand der Förderung sind insbesondere die folgenden investiven Maßnahmen einschließlich ihrer Planung:

- der Bau und Ausbau von straßenbegleitenden und selbstständigen Fuß- und Radwegen sowie kombinierten Fuß-/Radwegen
- der Bau und Ausbau von Brücken, Tunneln und Durchlässen im Zuge von Fuß- und Radwegen sowie kombinierten Geh-/Radwegen
- die Wegweisung und ergänzende Infrastruktur von Fahrradrouten,
- der Knotenpunktaus- und -umbau im Zuge von Fußgänger- und Fahrradrouten einschließlich Lichtsignalanlagen
- der Bau und Ausbau von Querungshilfen
- der Bau- und Ausbau von Radschnell- und Raddirektverbindungen
- der Bau und Ausbau von Fußwegen im Zuge von Radschnell- und Raddirektverbindungen
- die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- der Bau und Ausbau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum und auf dem Gelände öffentlicher Einrichtungen (z. B. Schulgelände) sowie Fahrradparkhäuser, einschließlich Fahrradgaragen oder Fahrradstationen.
- die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen des Rad- und Fußverkehrs (Die Förderung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen erfolgt nach Teil B I Nr. 3 [Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe] der Richtlinie zum MobFöG).

Im Zusammenhang mit den oben genannten Fördergegenständen kann zur Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs eine Förderung für Möblierungen in den Seitenräumen der Straße erfolgen.

Markierungsarbeiten sind als Teil der oben genannten baulichen Maßnahmen zuwendungsfähig, wenn Sie gleichwertig hinsichtlich der subjektiven Sicherheit mit dem Bau- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen sind und abschnittsweise den Bau- und Ausbau ersetzen bzw. als duale (parallele) Führung ergänzen, um insbesondere den kapazitätsbedingten Ausbau für den Rad- und/oder Fußverkehr zu ersetzen. Sie müssen dazu dienen, durchgehende und in das Routennetz der Kommunen eingebundene Wegeführungen zu schaffen und dazu beitragen, die Umsetzung erheblich zu beschleunigen (z.B. durch den Wegfall aufwändiger Umgestaltungen des gesamten Straßenquerschnitts wegen der Entwässerung).

Die einmalige Markierung von Radfahrstreifen, Radverkehrsfurten, Überquerungsstellen und Aufstellflächen sind innerorts einmalig als Teil der oben genannten Maßnahmen förderfähig. Für die Markierungen sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen zum Radnetz Hessen zu beachten, mit denen das Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Hessen konkretisiert wird. Schutzstreifen, die bestimmungsgemäß auch vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden können, sind nicht förderfähig.

Die Beleuchtung von Rad- und Fußwegen ist als Maßnahme zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit und des Sicherheitsempfindens einschließlich deren Planung als Teil der oben genannten Maßnahmen förderfähig. Innerörtliche Fußwege, die als eigenständige Wege abseits beleuchteter Straßen verlaufen und über keine anderweitige Beleuchtung verfügen, sind als Teil der oben genannten Maßnahmen ebenfalls förderfähig.

Zudem ist die Beleuchtung von wichtigen Schulrouten außerorts, um den Weg zur Schule mit dem Rad auch in Herbst und Winter attraktiv zu machen, einschließlich deren Planung als Teil der oben genannten Maßnahmen förderfähig. Als wichtige Schulrouten gelten insbesondere Wege mit einem Potenzial von mindestens 30 Fahrten in der Spitzenstunde bzw. bei kombinierten Fuß- und Radwegen 30 Personen in der Spitzenstunde (in Anlehnung an die Einsatzgrenzen von Fußgängerüberwegen) in einer Entfernung von bis zu 7,5 Kilometern von den jeweiligen Schulstandorten (entspricht bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h 30 Minuten Schulweg).

Fahrradstraßen und –zonen

Gegenstand der Förderung von Fahrradstraßen und –zonen sind insbesondere die folgenden investiven Maßnahmen einschließlich ihrer Planung:

- punktuelle Maßnahmen zur Einengung der Fahrbahn,
- die Neugestaltung von Einmündungen und Kreuzungen,
- die Anlage oder Neugestaltung von barrierefreien Fußgängerquerungen zur Erhöhung der Sicherheit,
- bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherung,
- der Ersatz von provisorischen Materialien durch bauliche Maßnahmen (z. B. Fahrradabstellanlagen, Sitzmöglichkeit, Spielgerät, Wetterschutz etc.)
- und die Ausgaben der StVO-Beschilderung bei Erstaufstellung.

Grunderneuerung

Mit der Grunderneuerung einer vorhandenen Verkehrsanlage ist die langfristige Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit, die Ausweitung der Nutzbarkeit, die Steigerung der Attraktivität und die Verfügbarkeit zu gewährleisten. Dabei sind die Anforderungen geltender Rechtsvorschriften oder aktueller technischer Regelwerke (z.B. die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA] und die Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums) zu beachten. Die Antragstellerin oder der Antragsteller muss rechtsverbindlich bestätigen, dass die erforderlichen Instandhaltungen durchgeführt wurden und eine weitere Instandsetzung nicht mehr zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit führen würde.

Bei Fahrradabstellanlagen (einschließlich Fahrradparkhäusern) ist auch die Ausstattung mit einer Ladeinfrastruktur für Pedelecs zuwendungsfähig. Der Bedarf muss im Antrag begründet werden.

Bike+Ride-Anlagen (vgl. Teil B I Nr. 3 [Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe] der Richtlinie zum MobFöG) gelten als Fahrradabstellanlagen im Sinne dieser Richtlinie. Die Planungskosten für Bike+Ride-Anlagen sind unabhängig von den Baukosten förderfähig.

Die Förderung des Neu- oder Umbaus von Bushaltestellen im Zuge von Geh- oder Geh-/Radwegen erfolgt nach Teil B I Nr. 3 (Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe) der Richtlinie zum MobFöG.

9. Carsharingstationen

9.1. Ziel der Förderung

Das Angebot von Carsharing-Fahrzeugen ist eine Möglichkeit zur Reduzierung des Bestands an privaten Kraftfahrzeugen bei gleichzeitiger Erhaltung der individuellen Mobilität. Darüber hinaus kann die geteilte Nutzung eines Autos Kraftfahrzeugs ein Beitrag zum Klimaschutz sein. Die Maßnahme zielt auf ein möglichst dichtes Angebot an Carsharing-Stationen ab, in urbanen ebenso wie in suburbanen und ländlichen Regionen. Ziele der Förderung sind:

- *die Reduzierung des Bestands an privaten Kraftfahrzeugen durch die Nutzung von Carsharing,*
- *die Reduzierung von CO₂-Emissionen aus dem Verkehr durch den Ersatz privater Kraftfahrzeuge durch Carsharing-Fahrzeuge,*
- *die Reduzierung von CO₂-Emissionen durch Nutzung erneuerbarer Energien in den Carsharing-Fahrzeugen,*
- *die Ausstattung von Carsharing-Stationen mit Ladeinfrastruktur, um den Einsatz von E-Fahrzeugen im Carsharing zu ermöglichen.*

9.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden,*
- *Landkreise,*
- *kommunale Zusammenschlüsse und*
- *Verkehrsunternehmen.*

9.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau von Ladeinfrastruktur bei der Errichtung einer Carsharing-Station oder die Nachrüstung einer vorhandenen Station mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Bei der Neueinrichtung oder Nachrüstung einer Carsharing-Station ist die Beschaffung von Carsharingfahrzeugen nach § 2 Nr. 1 des Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharings (CsgG) in der jeweils geltenden Fassung, die an der geförderten Station angeboten werden sollen, im Rahmen der Neueinrichtung oder Nachrüstung förderfähig. Für den Aufbau von Ladeinfrastruktur sind auch die Ausgaben für die technische Ausrüstung (z. B. Ladesäule) förderfähig.

Eine Carsharing-Station ist nach § 2 Nr. 4 eine örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestelle von vorab reservierbaren Kraftfahrzeugen.

Verkehrsunternehmen im vorgenannten Sinn ist ein Carsharing-Unternehmen, das den Kriterien des § 2 Nr. 2. des CsgG entspricht.

9.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 36 AGVO.

10. Fahrradverleihstationen

10.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, die Verringerung von Fahrten des motorisierten Individualverkehrs durch den einfachen Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Mit der einfachen Nutzungsmöglichkeit von Fahrrädern bzw. Pedelecs im Alltagsverkehr werden insbesondere folgende Teilziele verfolgt:

- die Ergänzung bzw. Entlastung des ÖPNV innerhalb von Gemeindegebieten,
- die Ergänzung des ÖPNV zwischen Zielen in aneinander angrenzenden Gemeindegebieten und
- die Erweiterung der Einzugsgebiete von Haltestellen des ÖPNV.

10.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise und
- kommunale Zusammenschlüsse.

10.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von Fahrradverleihstationen. Gefördert werden auch die Planung der Stationen, die Stationen inklusive systemspezifischer, ortsfester Komponenten einschließlich deren Fundamente, jedoch nicht der Grunderwerb, die Ausgaben je Station für die einmaligen Einrichtungen eines zu den Angeboten der Verkehrsverbände in Hessen kompatiblen Auskunft- und Buchungssystems bzw. der Anschluss an entsprechende integrierte Systeme sowie die Erstausrüstung mit Fahrrädern bzw. Pedelecs.

10.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 10.3:

Die zuwendungsfähige Erstausrüstung von Fahrradverleihstationen umfasst insbesondere:

- Fahrräder
- Pedelecs
- Pedelecs in Form von Lastenrädern
- Ladeinfrastruktur für Pedelecs

Die Bezeichnung Pedelec steht für „Pedal Electric Cycle“. Pedelecs sind gemäß § 1 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt. Sie unterstützen den Fahrenden während des Tretvorgangs mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt und bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Zu den Pedelecs zählen auch sogenannte Lastenräder.

Soweit möglich sollte eine Kompatibilität zu Fahrradverleihsystemen in angrenzenden Kommunen hergestellt sein, um einen Verleihvorgang in und zu Nachbarkommunen zu gewährleisten, insbesondere als Erweiterung des Einzugsgebiets von Haltestellen des ÖPNVs. In einem Zuwendungsantrag können mehrere Stationen zusammengefasst werden, dabei werden insbesondere interkommunale Projekte gefördert.

Teil der Fahrradverleihstationen sollte möglichst ein zu den Angeboten der Verkehrsverbände in Hessen kompatibles Auskunft- und Buchungssystem sein.

11. Umsteigeparkplätze

11.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, sowie die Verringerung von Stau, Abgas- und Lärmbelastigung in den Gemeinden.

11.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden,*
- *Landkreise und*
- *kommunale Zusammenschlüsse.*

11.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von Umsteigeparkplätzen (Parken+Mitnehmen [P+M]), bei denen kein Wechsel auf öffentliche Verkehrsmittel erfolgt, sondern Fahrgemeinschaften gebildet werden.

11.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 11:

Ein Bedarfsnachweis (z.B. Situationsdokumentation durch Befragung) ist vorzulegen.

12. Quartiersgaragen

12.1. Ziel der Förderung

Das Ziel der Förderung ist, durch den Bau oder Ausbau von Quartiersgaragen in dicht besiedelten Wohngebieten:

- *die Reduzierung von Parksuchverkehren zur Vermeidung von Emissionen aus Lärm- und Luftschadstoffbelastung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,*
- *den Flächenverbrauch des ruhenden Verkehrs im Straßenraum zu verringern und*
- *die Qualität des Wohnumfeldes zu verbessern.*

12.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind Gemeinden.

12.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von Quartiersgaragen in verdichteten Wohnquartieren inklusive der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Diese müssen Bestandteil einer Gesamtkonzeption (städtebauliches oder verkehrsplanerisches Konzept) sein und überwiegend den Anwohnern zur Verfügung stehen. Gefördert wird der auf die Anwohner entfallende Stellplatzanteil. Die Quartiersgaragen sind zuwendungsfähig, wenn für ihre Nutzung Gebühren erhoben werden, die nur ihre Betriebsausgaben decken.

12.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 12.3:

Gefördert wird der Bau oder Ausbau von Quartiersgaragen in verdichteten Wohngebieten gem. §§ 3, 4 und 4a BauNVO.

Der Ausbau schließt den Umbau bisher anders genutzter Gebäude ein.

Das städtebauliche oder verkehrsplanerische Gesamtkonzept muss mindestens beinhalten:

- *Stellplatzbilanz (Gegenüberstellung der Anzahl im Straßenraum entfallender zur Anzahl neu geschaffener Stellplätze in der Quartiersgarage);*
- *Aussagen zur Zielerreichung gem. Teil B II Nr. 12.1 der Richtlinie zum MobFöG.*

13. Fahrstreifen für Busse und eigenständige Busstraßen

13.1. Ziel der Förderung

Das Ziel der Förderung ist, durch den Bau, Ausbau oder die Grunderneuerung von Fahrstreifen für Busse und von eigenständigen Busstraßen die Verkehrsinfrastruktur in den Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüssen zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- *die Verkehrsabwicklung hinsichtlich der Beschleunigung des ÖPNV und Verbesserung des Betriebsablaufs des ÖPNV sowie*
- *die Erhöhung der Verkehrssicherheit.*

Dadurch sollen Staus, Abgase und Lärmbelästigung reduziert werden.

13.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- *Gemeinden,*
- *Landkreise und*
- *kommunale Zusammenschlüsse.*

13.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Bau und Ausbau von besonderen Fahrstreifen für Busse und von eigenständigen Busstraßen. Hierbei handelt es sich um für Linienbusse vom übrigen Verkehr freigehaltene Verkehrsräume. Eine Mitbenutzung durch andere Verkehrsmittel des ÖPNV schließt die Förderung nicht aus. Eine Kombination mit dem Radverkehr ist möglich.

Als Ausbau gilt auch die Grunderneuerung (grundhafte Erneuerung) von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessert oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Bei einer Grunderneuerung wird der Verkehrsweg in einen neuwertigen Zustand nach den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards versetzt. Das bedeutet, dass durch eine Grunderneuerung eine Verbesserung des Gebrauchswerts gegenüber dem Ist-Zustand erfolgt.

Die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen schließt Elemente wie z. B. Brücken, Tunnel und Stützmauern mit ein.

Von der Grunderneuerung abzugrenzen sind die regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Diese sind nicht Gegenstand der Förderung.

13.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 13.3:

Maßnahmen, die ausschließlich eine Markierung von Busspuren beinhalten, können nicht gefördert werden.

Geförderte ortsfeste Einrichtungen zur Busbeschleunigung wie Busspuren und Busstraßen müssen den ÖPNV-Linien aller Verkehrsunternehmen grundsätzlich diskriminierungsfrei zugänglich sein.

Mit der Grunderneuerung einer vorhandenen Verkehrsanlage ist die langfristige Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit, die Ausweitung der Nutzbarkeit, die Steigerung der Attraktivität und die Verfügbarkeit zu gewährleisten. Dabei sind die Anforderungen geltender Rechtsvorschriften oder aktueller technischer Regelwerke (z.B. die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt] und die Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums) zu beachten.

Die Antragstellerin oder der Antragsteller muss rechtsverbindlich bestätigen, dass die erforderlichen Instandhaltungen durchgeführt wurden und eine weitere Instandsetzung nicht mehr zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit führen würde.

14. Straßenanbindungen von Güterverkehrszentren

14.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, die Möglichkeit im Güterverkehr intermodale Transportketten zu nutzen. Intermodale Transportketten, die im Hauptlauf die Schiene nutzen, sind klima- und umweltfreundlicher als reine Straßentransporte. Güterverkehrszentren sind die Verknüpfungspunkte, an denen Güter, z. B. in Containern oder Wechselbehältern, von der Straße auf die Schiene bzw. umgekehrt verladen werden. Da die Schieneninfrastruktur Bundeseigentum ist, dient die Förderung der Verbesserung der straßenseitigen Anbindung der vorgenannten Güterverkehrszentren. Die Förderung dient

- der Verlagerung von Transporten im Hauptlauf von der Straße auf die Schiene,
- der Vermeidung von Straßentransporten sowie
- der Verbesserung der Straßenanbindung der Güterverkehrszentren.

14.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise und
- kommunale Zusammenschlüsse.

14.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von Straßenanbindungen für Güterverkehrszentren. Sie müssen einen Umschlagbahnhof (Terminal) des kombinierten Verkehrs/Schiene/Straße oder Binnenschiff/Straße/Schiene enthalten. Gefördert wird die Anbindung der Anlagen an das überörtliche Straßennetz und die Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen im Güterverkehrszentrum einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach dem Baugesetzbuch.

Als Ausbau gilt auch die Grunderneuerung (grundhafte Erneuerung) von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessert oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Bei einer Grunderneuerung wird der Verkehrsweg in einen neuwertigen Zustand nach den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards versetzt. Das bedeutet, dass durch eine Grunderneuerung eine Verbesserung des Gebrauchswerts gegenüber dem Ist-Zustand erfolgt.

Die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen schließt Elemente wie z. B. Brücken, Tunnel und Stützmauern mit ein.

Von der Grunderneuerung abzugrenzen sind die regelmäßig durchzuführenden Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Diese sind nicht Gegenstand der Förderung.

14.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist keine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV.

Hinweise zu B II. 14.3:

Mit der Grunderneuerung einer vorhandenen Verkehrsanlage ist die langfristige Sicherstellung der Gebrauchsfähigkeit, die Ausweitung der Nutzbarkeit, die Steigerung der Attraktivität

und die Verfügbarkeit zu gewährleisten. Dabei sind die Anforderungen geltender Rechtsvorschriften oder aktueller technischer Regelwerke (z.B. die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen [RAL] und die Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums) zu beachten.

Die Antragstellerin oder der Antragsteller muss rechtsverbindlich bestätigen, dass die erforderlichen Instandhaltungen durchgeführt wurden und eine weitere Instandsetzung nicht mehr zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit führen würde.

III. Fördervoraussetzungen

1. Bagatellgrenze

Sofern nachfolgend keine abweichende Regelung getroffen ist, werden Maßnahmen nur gefördert und in das Programm aufgenommen, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben die Bagatellgrenze von 100.000 Euro überschreiten. Das Zusammenfassen mehrerer Einzelmaßnahmen, zwischen denen ein Sachzusammenhang besteht (wie beispielsweise Haltestellen einer Linie, Fahrradabstellanlagen innerhalb eines Gemeindegebietes, Teilschnitte einer Radverbindung) ist möglich. Abweichend von Satz 1 sind bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach Teil B II Nr. 7 die Gesamtausgaben aller Kreuzungsbeteiligten maßgeblich.

Planungsleistungen nach Teil B IV 4. können gefördert werden, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben 5.000 Euro überschreiten.

1.1. Einzelmaßnahmen

Maßnahmen nach Teil B I Nr. 3 (Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe) betreffend den Radverkehr wie Bike+Ride, sowie nach Nr. 4 (Beschleunigungs- und Informationssysteme) und nach Teil B II Nr. 4 (Tempo-30-Zone), Nr. 8 (Rad- und Fußverkehrsanlagen) und Nr. 10 (Fahrradverleihstationen) werden gefördert, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben mehr als 50.000 Euro betragen.

Maßnahmen nach Teil B II Nr. 7 (Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG) werden gefördert, soweit der Ausgabenanteil nach Kreuzungsvereinbarung mehr als 50.000 Euro beträgt.

Maßnahmen nach Teil B II Nr. 9 (Carsharing-Stationen) werden gefördert, wenn die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben mehr als 20.000 Euro betragen.

1.2. Gemeinschaftsmaßnahmen

Gemeinschaftsmaßnahmen sind Maßnahmen mit geteilter Baulast im Zuge von Ortsdurchfahrten von verkehrswichtigen Straßen für den Anteil des Baulastträgers der nicht zur Fahrbahn gehörigen Bestandteile des Straßenkörpers. Maßnahmen nach Teil B I Nr. 3 (Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfen), Teil B II Nr. 3 (Kreisstraßen), Nr. 6 (Lichtsignalanlagen), Nr. 8 (Rad- und Fußverkehrsanlagen) werden gefördert, soweit sie als Gemeinschaftsmaßnahmen in diesem Sinne zu qualifizieren sind und die beantragten zuwendungsfähigen Ausgaben mehr als 50.000 Euro betragen.

2. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

Voraussetzung für die Förderung ist, dass Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sind.

Darüber hinaus ist bei den folgenden Vorhaben eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorzulegen:

Bei Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV oder nach einem anderen geeigneten Verfahren durchzuführen. Dies gilt für zuwendungsfähige Ausgaben mit mehr als 10 Millionen Euro.

Bei Aus- und Neubau von Landstraßen (Straßen außerorts) ist eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen (EWS) oder nach einem anderen geeigneten Verfahren durchzuführen. Dies gilt für zuwendungsfähige Ausgaben mit mehr als 5 Millionen Euro ohne Umsatzsteuer.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ist zum Zeitpunkt der Antragstellung vorzulegen.

3. Abgrenzbares Projekt

Mit der Antragsstellung ist nachzuweisen, dass die zu fördernde Maßnahme nicht Teil einer anderen Fördermaßnahme, sondern ein abgegrenztes Projekt mit eigenem Verkehrswert ist.

4. Sonstige Fördervoraussetzungen

Für alle Maßnahmen müssen - soweit erforderlich – die fachrechtlichen Zulassungen vor der Bewilligung vorliegen.

Die Belange mobilitätsbeeinträchtigter Personen sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben, den anerkannten Regeln der Technik und den Vorgaben des für den Verkehr zuständigen Ministeriums grundsätzlich zu berücksichtigen.

Die mit Zuwendungen errichteten Anlagen müssen grundsätzlich diskriminierungsfrei nutzbar sein.

Nutzungsentgelte dürfen nicht der Gewinnerzielung dienen.

Hinweise zu B III. 4:

Im Zuge der Planung ist eine Stellungnahme des zuständigen kommunalen Behindertenbeauftragten einzuholen.

Sofern Nutzungsentgelte erhoben werden, hat die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger der zuständigen Bewilligungsstelle für die Dauer der Zweckbindung jährlich eine rechtsverbindlich unterschriebene Bestätigung vorzulegen, dass keine Gewinne erzielt worden sind.

Ausnahmen bestehen insbesondere bei:

- der Errichtung von Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen, diese sind auch dann förderfähig, wenn der Zugang zeitlich und bezogen auf den Personenkreis eingeschränkt wird (z. B. Schulgelände).

IV. Art, Umfang und Höhe der Förderung

1. Art und Höhe der Förderung

Die Förderungen nach Teil B IV Nr. 1.1 werden als Projektförderung im Wege der Anteilfinanzierung als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt.

1.1. Fördersätze

1.1.1. Maßnahmen des ÖPNV

Das Land gewährt für Maßnahmen des ÖPNV (§ 3 Nr. 1 Buchst. a) bis d) des MobFöG in der jeweils geltenden Fassung bzw. Maßnahmen nach Teil B I Nr. 1 [Verkehrswege der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen], Nr. 2 [Reaktivierung von Schienenstrecken], Nr. 3 [Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe] und Nr. 4 [Beschleunigungs- und Informationssysteme]) Zuwendungen nach Maßgabe dieser Richtlinie in Höhe von bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Fördersatz nach dem MobFöG beträgt 70 Prozent und aus dem Kommunalen Finanzausgleich (KFA) grundsätzlich 5 Prozent. Weitere Zuwendungen von bis zu 10 Prozent können ggf. entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin oder des Antragstellers und ihrer oder seiner diesbezüglichen Stellung im Finanz- und Lastenausgleich gewährt werden. Sie können im Einzelfall auch bei einer überörtlichen Bedeutung gewährt werden. Dies ist zwischen dem für Verkehr zuständigen Ministerium und dem Ministerium der Finanzen im Einvernehmen mit dem für kommunale Angelegenheiten zuständigen Ministerium abzustimmen.

1.1.2. Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus (KSB)

Der Fördersatz beträgt im KSB in der Regel 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Er richtet sich nach der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommune und der Stellung im Finanz- und Lastenausgleich und beträgt mindestens 60 Prozent und höchstens 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Hiervon ausgenommen sind Maßnahmen nach Teil B II Nr. 4 (Tempo-30-Zonen), vgl. nachfolgende Ziffer 1.1.7.

1.1.3. Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs

Der Fördersatz bei Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs beträgt in der Regel 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Bei kommunalen Zuwendungsempfängern richtet sich die Höhe der Zuwendung nach der finanziellen Leistungsfähigkeit und ihrer Stellung im Finanz- und Lastenausgleich und beträgt mindestens 60 Prozent und höchstens 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Bei Maßnahmen mit einer besonderen überkommunalen verkehrlichen Bedeutung kann zusätzlich eine Anhebung des Fördersatzes um bis zu 10 Prozentpunkte gewährt werden.

Hiervon ausgenommen sind Maßnahmen nach Teil B II Nr. 8 (Rad- und Fußverkehrsanlagen) im Hinblick auf die Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradzonen, vgl. nachfolgende Ziffer 1.1.8.

1.1.4. Maßnahmen der Fahrzeugförderung

Die Zuwendung für Maßnahmen nach Teil B I Nr. 5 (Beschaffung von elektrischen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse) und Nr. 6 (Beschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs) wird mit

bis zu 40 Prozent der Investitionsmehrausgaben zu einem vergleichbaren Fahrzeug mit Verbrennungsmotor gewährt. Für die geförderten Elektrofahrzeuge ist eine Ersatzbeschaffung oder eine Modernisierung des Antriebsstrangs, des Energiespeichers und der Leistungselektronik erst nach Ablauf von acht Jahren zuwendungsfähig.

Bei kommunalen Zuwendungsempfängern wird deren finanzielle Leistungsfähigkeit und ihre Stellung im Finanz- und Lastenausgleich abweichend von Teil C I Nr. 12 bei der Höhe der Zuwendung nicht berücksichtigt.

1.1.5. Maßnahmen der Nachrüstung

Die Zuwendung für die Fördermaßnahmen der Nachrüstung beträgt maximal 60 Prozent der Investitionsausgaben.

Bei kommunalen Zuwendungsempfängern wird deren finanzielle Leistungsfähigkeit und ihre Stellung im Finanz- und Lastenausgleich abweichend von Teil C I Nr. 12 bei der Höhe der Zuwendung nicht berücksichtigt.

Die maximale Fördersumme für Maßnahmen nach Teil B I Nr. 7 (Nachrüstung von Betriebshöfen und Zentralen Werkstätten) beträgt pro Ladepunkt 400 Euro pro kW installierter Ladeleistung. Die maximale Fördersumme des Netzanschlusses pro Standort beträgt 100.000 Euro.

Die maximale Fördersumme für Maßnahmen nach Teil B I Nr. 8 (Nachrüstung von Häfen und Hafenanlagen) für elektrotechnische Komponenten in der Anschlussstation am Terminal (Transformatoren, statische Frequenzumrichter, Erdung, Schalttafeln usw.) und das Kabelverbindungssystem zum Schiff beträgt 100.000 Euro. Die maximale Fördersumme für die notwendigen Erdarbeiten beträgt 50.000 Euro pro Übergabepunkt.

1.1.6. Maßnahmen der Carsharingstationen

Der Fördersatz beträgt in der Regel 70 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Er richtet sich nach der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommune und der Stellung im Finanz- und Lastenausgleich und beträgt mindestens 60 Prozent und höchstens 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Ausgaben für den elektrischen Anschluss und die notwendigen Erdarbeiten können mit maximal 10.000 Euro pro Standort gefördert werden.

1.1.7. Maßnahmen zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen

Der Fördersatz bei Maßnahmen der Einrichtung von Tempo-30-Zonen beträgt bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der kommunale Eigenanteil muss mindestens 15 Prozent der Gesamtausgaben betragen. Die maximale Fördersumme beträgt 50.000 € pro km Streckenlänge.

Bei kommunalen Zuwendungsempfängern wird deren finanzielle Leistungsfähigkeit und ihre Stellung im Finanz- und Lastenausgleich abweichend von Teil C I Nr. 12 bei der Höhe der Zuwendung nicht berücksichtigt.

1.1.8. Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradzonen

Der Fördersatz bei Maßnahmen der Einrichtung von Fahrradzonen beträgt bis zu 85 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der kommunale Eigenanteil muss mindestens 15 Prozent der Gesamtausgaben betragen. Die maximale Fördersumme beträgt 50.000 € pro km Streckenlänge.

Bei kommunalen Zuwendungsempfängern wird deren finanzielle Leistungsfähigkeit und ihre Stellung im Finanz- und Lastenausgleich abweichend von Teil C I Nr. 12 bei der Höhe der Zuwendung nicht berücksichtigt.

2. Umfang zuwendungsfähiger Ausgaben

Zuwendungsfähig sind die Ausgaben, die für die Realisierung und Zielerreichung der Maßnahmen in Teil B I und II (Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr und kommunalen Straßenbau) tatsächlich und unbedingt erforderlich sind, sowie die notwendigen Folgemaßnahmen (z.B. naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen, archäologische Prospektion). Den Maßstab zur Bestimmung der zuwendungsfähigen Ausgaben bilden die gesetzlichen Vorgaben, die anerkannten Regeln der Technik und die Vorgaben des für den Verkehr zuständigen Ministeriums.

Eigenleistungen (Eigenarbeitsleistungen) und Sachleistungen können als zuwendungsfähig anerkannt werden, soweit die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger sich schriftlich verpflichtet, die Leistungen zu erbringen und nachzuweisen. Der Wert unbarer Eigenleistungen wird mit dem gesetzlichen Mindestlohn festgesetzt und sowohl im Finanzierungsplan als auch im Verwendungsnachweis als fiktive Ausgabe als Teil der Eigenmittel darzustellen.

Eigenleistungen müssen belegmäßig nachgewiesen und mit Stundennachweis und Angaben zu den erbrachten Leistungen erfasst und bestätigt sein, so dass sie von einer unabhängigen Stelle geprüft werden können. Sie müssen nach Art und Umfang im Hinblick auf das Erreichen des Zuwendungszwecks notwendig und angemessen sein sowie in der Höhe dem gesetzlichen Mindestlohn entsprechen. Die Zuwendung selbst darf dabei insgesamt nicht höher sein als die Summe der tatsächlich geleisteten Ausgaben. Diese Vorschrift ist als Auflage in den Bewilligungsbescheid aufzunehmen soweit zutreffend.

Die notwendigen Ausgaben der Einrichtung von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung des Fördervorhabens erforderlich werden, bzw. der anstelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einzurichtende Ersatzverkehr sind ebenfalls zuwendungsfähig.

Beim Grunderwerb sind nur die Gestehungskosten zuwendungsfähig.

Die Bewilligungsstelle legt durch eine abschließende Prüfung des Finanzierungsplans fest, welche Ausgaben unter den zuvor genannten Bedingungen zuwendungsfähig sind.

Änderungen der zuwendungsfähigen Ausgaben können nur auf Grundlage des Submissionsergebnisses anerkannt werden und sind unverzüglich anzuzeigen. Sofern die Mehrausgaben nicht vorhersehbar waren und mit den Förderzielen vereinbar sind, können sie als zuwendungsfähige Ausgaben anerkannt werden.

Hinweise zu B IV. 2:

Folge- und Zusammenhangsmaßnahmen sind nur förderfähig, wenn sie in der Baulast der Antragsberechtigten liegen.

Bauausgaben

Zu den zuwendungsfähigen Bauausgaben gehören insbesondere auch die Ausgaben für:

Bauvorbereitung:

- Vermessungsarbeiten, soweit nicht nach § 3 Nr. 2 VOB/B Sache des Auftraggebers.
- Bestandsaufnahme nach § 3 Abs. 4 VOB/B zur Beweissicherung, soweit nicht von der Bauüberwachung durchgeführt.
- Freimachen des Baugeländes
- Ausführungsstatik einschließlich der zugehörigen Ausführungsunterlagen, Standsicherheitsnachweis

Baudurchführung:

- Baustellenschilder nach Vorgabe von Hessen Mobil
- Baugrunduntersuchungen während der Baudurchführung nach DIN EN 1997-2 i. V. m. DIN 4020
- Baustoffprüfungen
- Gutachten, die während der Bauausführung noch notwendig werden
- Ausgaben für archäologische Prospektion (Erkundung und Erfassung von Bodendenkmälern durch in der Regel zerstörungsfreie Methoden wie z.B. Luftbilder, Bodenradar, geomagnetische Messungen), soweit sie nachweisbar baubegleitend anfallen
- Entwässerungseinrichtungen, soweit sie der Entwässerung der Straße dienen.
- Anteil der Straßenentwässerung wird auf der Grundlage der Ortsdurchfahrtrichtlinie (ODR) pauschal gewährt.
- Felshangssicherung
- Leiteinrichtungen, Beschilderung, auch Umleitungsstreckenbeschilderung
- Baustellenbeschilderung, -abspernung, -beleuchtung, -markierung etc: Einrichtung und Vorhaltung sowie Kontrolle und Wartung
- Leitungsverlegungen
- Bepflanzung, soweit sie zur Baumaßnahme gehört (Begleitgrün)

Der Nachweis der Ausgaben dafür kann erfolgen:

- mittels Schlussrechnung
oder
- mittels fiktiver Abrechnung nach Aufmaß, bezogen auf das Submissionsergebnis
- Bestandspläne, Bauwerksbuch sowie der Aufwand für Verkehrsinfrastrukturdatenbanken (z. B. Straßendatenbank)

Auswirkungen:

- Lärmschutzmaßnahmen an Straßen und Gebäuden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen.
- naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- behördliche Auflagen (z.B. Denkmalschutz, Naturschutz, etc.), wenn diese mit der Fördermaßnahme im direkten Zusammenhang stehen.

- Lichtsignalanlagen einschließlich der zugehörigen Steuerungsanlagen.
- Beleuchtungsanlagen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind oder nach gesetzlichen Regelungen zur Verkehrsanlage gehören sowie die notwendige Veränderung der vorhandenen Straßenbeleuchtung, wenn eine Folgepflicht Dritter nicht besteht. Die Beleuchtung soll bedarfsgerecht, d.h. sensorgesteuert und insbesondere im Außenbereich dort, wo keine entsprechende Infrastruktur vorhanden ist, möglichst mit Photovoltaik betrieben werden, um die Unterhaltungsausgaben gering zu halten.
- Wiederherstellungsarbeiten (z. B. bauliche Anlagen, Grünanlagen) unter Berücksichtigung eines möglichen Wertausgleiches (vgl. Teil B IV. Nr. 3. Wert-/Vorteilsausgleich)
- Entschädigungsleistungen für Einwirkungen auf benachbarte Grundstücke
- Leerrohrverlegung

Die Verlegung von Leerrohren für die Breitbandversorgung bei Bauarbeiten an Kreis- oder Gemeindestraßen sowie in straßenbegleitenden Gehwegen wird als Teil einer Maßnahme nach der Richtlinie zum MobFöG gefördert. Die Vorgaben des für die Breitbandversorgung zuständigen Ministeriums sind zu beachten (<https://digitales.hessen.de/>).

Sonstiges:

- Kampfmittel, und Altlastenbeseitigung
Alle Kosten, die der Antragsteller oder die Antragstellerin im Zusammenhang mit der Kampfmittelbeseitigung zu tragen verpflichtet ist, sind zuwendungsfähig. Kosten, die ein anderer zu tragen verpflichtet ist, werden abgesetzt.
- Umsatzsteuer, soweit nicht im Vorsteuerabzug absetzbar
- Haftpflicht- und Bauwesenversicherung
- Gebühren für notwendige Genehmigungen bei Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Regeln der Technik

Die anerkannten Regeln der Technik sind die einschlägigen technischen Regelwerke, insbesondere die der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des Eisenbahnbundesamtes und DIN-Normen.

Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums

Abweichungen von den anerkannten Regeln der Technik und den Vorgaben des für Verkehr zuständigen Ministeriums sind zulässig, wenn zwingende Gründe vorliegen. Sie sind zwischen der Antragstellerin oder dem Antragsteller und der Bewilligungsstelle möglichst bereits im Rahmen der Beratung abzustimmen, in jedem Fall sind sie im Erläuterungsbericht nachvollziehbar zu begründen.

Der Einbau und der Wiedereinbau von Baustoffen mit teer- und pechtypischen Bestandteilen der Klasse B und C nach den „FGSV Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbau-stoffen mit teer-/ pech-typischen Bestandteilen“ (RuVA-StB), Tabelle 1 führt zum

Ausschluss des betroffenen Bereichs oder Bauloses von der Förderung. Bei der Entsorgung sind diese Stoffe bevorzugt thermisch zu verwerten.

Grunderwerb / Umfang der Gestehungsausgaben

Zu den Gestehungsausgaben zählen:

- Kaufpreis für Grundstücke einschließlich der zum Zeitpunkt des Erwerbs vorhandenen Gebäude und Anlagen, soweit er sich im Rahmen des Verkehrswertes (nach den jeweils gültigen Regelungen, wie z.B. der Wertermittlungsverordnung [ImmoWertV]) hält
- Ablösungsbeträge für Hypotheken oder sonstige Rechte, soweit nicht im Kaufpreis enthalten
- Entschädigungen
- Rechtsanwalts- und Notargebühren
- Gerichtskosten, einschließlich der Ausgaben für einen mit dem Grunderwerb zusammenhängenden Rechtsstreit
- Ausgaben für Vermessung
- Katastergebühren
- Ausgaben für grunderwerbsbezogene Gutachten (Ermittlung des Verkehrswertes nach ImmoWertV)
- Grunderwerbsteuer

Maklergebühren gehören nicht zu den Gestehungsausgaben.

Mehrausgaben

Mehrausgaben können nur auf der Grundlage eines formalen Antrags anerkannt werden.

Erhöhen oder vermindern sich die zuwendungsfähigen Ausgaben einer bewilligten Maßnahme aufgrund des Submissionsergebnisses oder von Nachträgen kann auf Basis eines neuen Antrags eine geänderte Zuwendung bewilligt werden.

Für eine bautechnisch einwandfreie Planung sollte eine bauvorbereitende Baugrunduntersuchung vorliegen. Wird zur Beantragung der Fördermaßnahme kein Baugrundgutachten vorgelegt, sind Mehrkosten nach Bescheiderteilung (Planungsänderung, Massenänderung etc.) im Rahmen von Erd- oder Bodenarbeiten nicht zuwendungsfähig, wenn die geänderten Umstände durch eine bauvorbereitende Baugrunduntersuchung erkennbar gewesen wären. Der Nachweis der fehlenden Erkennbarkeit ist durch die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger zu führen.

3. Wert-/Vorteilsausgleich

Von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzuziehen sind:

- a) der Wert anfallender Stoffe (z. B. Verkaufserlöse ausgebauter Teile),*
- b) Vorteile in Form von Wertsteigerungen, die Dritten durch die Verlegung, Veränderung oder Erneuerung ihrer Anlagen entstehen, wenn diese Anlagen nicht selbst förderfähig sind.*

Sofern bei Anlagen Dritter „Folgepflicht“ besteht und diese die Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung der Anlagen zu tragen verpflichtet sind, sind die entsprechenden Ausgaben nicht zuwendungsfähig.

4. Nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Nicht zuwendungsfähig sind:

- *Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile,*
 - *die nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind,*
 - *vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind.*
- *Umsatzsteuer, soweit es sich um vorsteuerabzugsberechtigte Zuwendungsempfänger handelt.*
- *Ablösungsbeträge,*
- *Ausgaben, die ein anderer als der Träger der Maßnahme zu tragen verpflichtet ist (z. B. Kostenanteile nach Kreuzungsrecht, Anliegerbeiträge nach Kommunalabgabengesetz, unabhängig von ihrer Erhebung),*
- *Verwaltungs- und Baunebenausgaben, mit Ausnahme von*
 - *Planungsausgaben für selbständige Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen, Fahrradverleihstationen betreffend die Leistungsphasen 1 bis 8 HOAI,*
 - *Planungsausgaben für Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG betreffend die Leistungsphasen 1 bis 5 HOAI*
 - *Ausgaben bei Tragwerksplanungen für die Leistungsphase 4 und 5 gemäß Teil 4 Abschnitt 1 der HOAI,*
 - *Ausgaben für Untersuchungen zu Kampfmitteln und für die Planung der Kampfmittelräumung,*
- *Ausgaben für Unterhaltung und Instandhaltung sowie die Beschaffung von Kapital (insbesondere Zinsen).*

Hinweise zu B IV. 4:

Grunderwerb

Gefördert werden Ausgaben für Grundstücke und Grundstücksteile, die nach dem 1. Januar 1961 erworben wurden. Maßgeblich für den Erwerb ist der Eintrag im Grundbuch.

Umsatzsteuerpflicht

Die Umsatzsteuerpflicht klärt die Antragstellerin oder der Antragsteller vor Anmeldung einer Maßnahme ab und teilt sie der Bewilligungsbehörde mit. Aus den Belegen muss der zur Erstattung beantragte Umsatzsteuerbetrag hervorgehen.

Ablösungsbeträge

Nicht förderfähig sind Ablösungsbeträge für Erhaltungs- und Betriebskosten, z. B. nach Eisenbahnkreuzungsgesetz und den Straßengesetzen.

Anliegerbeiträge

Anliegerbeiträge sind in der Höhe von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen, wie sie nach dem KAG erhoben werden können.

Verwaltungs- und Baunebenausgaben

Als nicht zuwendungsfähige Ausgaben gelten insbesondere folgende in der DIN 276, Kostengruppe 700 aufgeführten Baunebenkosten: Bauherrenaufgaben, Finanzierungskosten und allgemeine Baunebenkosten.

Planungsausgaben

Baugrundgutachten nach DIN EN 1997-2 i. V. m. DIN 4020 als Teil von förderfähigen Planungsmaßnahmen sind zuwendungsfähig.

Instandhaltung und Unterhaltung

Maßnahmen, die ausschließlich der Instandhaltung oder der Unterhaltung dienen, sind nicht zuwendungsfähig.

C. Allgemeine Förderbestimmungen

Hinweis zu C.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger stellt sicher, dass bei allen öffentlichkeitswirksamen Aktivitäten auf die Landeszuwendung hingewiesen wird und erklärt sich damit einverstanden, dass der Erhalt der Zuwendung öffentlich gemacht wird. Bei größeren Veranstaltungen ist die zuständige Bewilligungsstelle zudem sechs Wochen vorher einzubinden.

I. Allgemeine rechtliche Grundlagen

1. Rechtsgrundlagen

Die Förderung erfolgt auf der Grundlage des MobFöG in der jeweils geltenden Fassung sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie.

Ein Anspruch auf die Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die bewilligende Stelle entscheidet vielmehr auf Grund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Finanzierungshilfen sind stets zusätzliche Hilfen. Sie sind erst dann vorzusehen, wenn andere öffentliche und private Finanzierungsmöglichkeiten in angemessenem und zumutbarem Maße genutzt worden sind. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss sichergestellt sein. Die Finanzierungshilfen werden nur für einen begrenzten Zeitraum gewährt. Die dauernde Unterstützung ist ausgeschlossen.

Das für Verkehr zuständige Ministerium kann innerhalb der Förderbereiche Schwerpunkte setzen (z. B. technische Anforderungen, auf bestimmte Zielgruppen bezogene Voraussetzungen) und ganz oder teilweise von der Förderung bestimmter Technologien oder Maßnahmen absehen.

2. Haushaltsrechtliche Grundsätze

Für die Bewilligung, die Auszahlung der Zuwendung, den Nachweis der Verwendung, die Prüfung des Verwendungsnachweises, ggf. die Rücknahme oder den Widerruf des Zuwendungsbescheides und die Verzinsung gelten die §§ 48 bis 49a des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG), der § 44 der Hessischen Landeshaushaltsordnung (LHO) und die hierzu erlassenen Vorläufigen Verwaltungsvorschriften (VV), die Bestimmungen des Hessischen Verwaltungskostengesetzes (HVwKostG) sowie des Hessischen Finanzausgleichsgesetzes (HFAG) in der jeweils geltenden Fassung, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen zugelassen sind.

Weiterhin sind in ihrer jeweils gültigen Fassung insbesondere zu beachten:

Hess. Subventionsgesetz,

§§ 97 ff. GWB, VgV, VOB, VOL,

HVA B-StB und HVA L-StB,

Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG),

Runderlass vom 23.11.2020 "Ausschluss von Bietern und Bewerbern wegen schwerer Verfehlungen" (Staatsanzeiger Nr. 48/2020, S. 1216 f.),

Runderlass vom 15.05.2015 "Korruptionsvermeidung in hessischen Kommunalverwaltungen" (Staatsanzeiger Nr. 24/2015, S. 630 f.),

ÖPNV-Gesetz,

Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG),

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG und HessBGG),

Hessisches Straßengesetz (HStrG),

Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Die Rücknahme oder der Widerruf von Zuwendungsbescheiden ist nach § 4 Abs. 4 HVwKostG kostenpflichtig, sofern diese auf Gründen beruhen, die die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zu vertreten hat.

Zum Bestandteil des Zuwendungsbescheides sind zu erklären, soweit zutreffend:

- *die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (AN-Best-P), Anlage 2 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 LHO,*

- die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (ANBest-GK), Anlage 3 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 LHO,
- die Richtlinien des Bundes für die Durchführung von Zuwendungsbaumaßnahmen (RZBau) zu den VV zu § 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) in der jeweils geltenden Fassung, VV Nr. 6.2 zu § 44 LHO in der jeweils geltenden Fassung.

Abweichend von Nr. 4.2 Abs. 2 Satz 1 der ANBest-P hat die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger Gegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten 800 Euro (ohne Umsatzsteuer) überschreiten, zu inventarisieren.

Abweichend von Nr. 5.1.6 Satz 1 der ANBest-GK ist die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger verpflichtet, unverzüglich der bewilligenden Stelle anzuzeigen, wenn Gegenstände, deren Anschaffungs- oder Herstellungskosten einen Betrag von 800 Euro (ohne Umsatzsteuer) überschreiten, nicht mehr entsprechend dem Zuwendungszweck verwendet oder benötigt werden.

3. Vergaberechtlichen Bestimmungen

3.1. Allgemein

Zuwendungsempfänger haben bei der Vergabe und Abwicklung von Aufträgen Nr. 3 der jeweils einschlägigen Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest-P oder ANBest-GK) zu beachten.

Finden die ANBest-P Anwendung, dann ist der Zuwendungsbescheid zusätzlich mit folgender Auflage (§ 36 Abs. 2 Nr. 4 HVwVfG) und folgendem Hinweis zu verbinden:

„Über den Wortlaut von Nr. 3.2 Satz 1 ANBest-P hinaus haben Zuwendungsempfänger als öffentliche Auftraggeber nach § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) den Vierten Teil des GWB, die Vergabeverordnung (VgV) und den Abschnitt 2 des Teils A der VOB (VOB/A-EU) oder als Sektorenauftraggeber nach § 100 GWB den Vierten Teil des GWB und die Sektorenverordnung (SektVO) anzuwenden, wenn der geschätzte Auftragswert ohne Umsatzsteuer der öffentlichen Aufträge die durch § 106 GWB in Bezug genommenen Schwellenwerte erreicht oder überschreitet. Es wird darauf hingewiesen, dass die übrigen Bestimmungen der Nr. 3 der ANBest-P (Nr. 3.1, 3.2 Satz 2 und 3.3) unmittelbar gelten und zu beachten sind.“

Bei Förderungen der gewerblichen Wirtschaft, findet Nr. 3 der ANBest-P zu § 44 LHO grundsätzlich keine Anwendung. Die Ausnahme bei der Förderung der gewerblichen Wirtschaft gilt nicht, wenn der öffentliche Anteil bei der Förderung der Maßnahme überwiegt. Bei der Ermittlung der Höhe des öffentlichen Förderanteils wird der Subventionswert der geförderten Maßnahme, der dem Bruttosubventionsäquivalent nach Kapitel I Art. 2, Nr. 22 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) entspricht, zu Grunde gelegt. In Verbundmaßnahmen gilt die Ausnahme nach Satz 1 für eine Zuwendungsempfängerin oder einen Zuwendungsempfänger der gewerblichen Wirtschaft nicht, wenn der Anteil der öffentlichen Förderung bezogen auf dessen förderfähige Ausgaben überwiegt.

Bei Hochbaumaßnahmen besteht die Pflicht zur Anwendung des Vergabe- und Vertragshandbuchs für Baumaßnahmen des Bundes (VHB).

Hinweise C I. 3.1:

Soweit dessen Anwendungsbereich eröffnet ist, sind die Vorschriften des HVTG zu beachten.

Es gilt stets der Vorrang der öffentlichen Ausschreibung bzw. des offenen Verfahrens. Dies gilt auch für Sektorenauftraggeber.

Die entsprechenden Vorschriften sind jeweils in der zum Zeitpunkt der Ausschreibung geltenden Fassung anzuwenden.

Die Antragstellerin oder der Antragssteller muss nachweisen, dass das Vergabeverfahren sowie die Durchführung der Maßnahme, insbesondere die Prüfung der Schlussrechnung, den aktuell für die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger geltenden Vorschriften entsprechen.

3.2. Straßen- und Brückenbaumaßnahmen, Tiefbaumaßnahmen

Das Handbuch für die Vergabe und Ausführungen von Lieferungen und Leistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA L-StB) und das Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB) sind vorrangig auch für alle Tiefbaumaßnahmen vor den allgemeinen Regelungen der VOB/VOL anzuwenden.

3.3. Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) schließt mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ab. Die Vergabevorschriften, die der Bund mit der DB AG vereinbart hat, sind in der LuFV geregelt. Diese Vergabevorschriften der LuFV werden im Rahmen der Förderung des Landes von kommunalen Kostenanteilen bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen anerkannt.

Voraussetzung ist, dass die DB AG als Baudurchführende für die Ausschreibung und Vergabe von Unternehmerleistungen zuständig ist (s. a. Richtlinien für die Planung, Baudurchführung und Abrechnung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz).

4. Zweckbindung

Die geförderten Maßnahmen unterliegen einer Zweckbindung von 15 Jahren, sofern nachfolgend keine abweichende Regelung getroffen wird.

Die Förderung nach Teil B I Nr. 5 (Beschaffung von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen), Nr. 7 (Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten) erfolgt mit der Zweckbestimmung, dass die Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur mindestens acht Jahre im ÖPNV eingesetzt werden.

Für die Förderung nach Teil B II Nr. 8 (Rad- und Fußverkehrsanlagen) beträgt die Zweckbindungsfrist für Wegweisung und ergänzende Infrastruktur zu Beschilderung von Radrouten und Markierungen sieben Jahre. Für die Förderung nach Teil B II. Nr. 10 (Fahrradverleihstationen) beträgt die Zweckbindungsfrist für alle Komponenten sieben Jahre.

Die mit der Zuwendung erstellten Anlagen, angeschafften Fahrzeuge und Antriebe müssen im Eigentum der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers verbleiben oder die bestimmungsgemäße Nutzung der Anlage muss durch Grunddienstbarkeiten gesichert sein.

Hinweise zu C I. 4:

Die Dauer der Zweckbindung ist dem Zuwendungsbescheid zu entnehmen. Geförderte Anlagen oder Anlagenteile sind für die Dauer der Zweckbindung ihrer Bestimmung entsprechend zu nutzen und auf eigene Kosten zu betreiben und instand zu halten.

Die Zweckbindungsfrist beginnt mit Vorlage des prüffähigen Verwendungsnachweises.

5. Subventionsbetrug

Es gelten die Vorschriften des Strafgesetzbuchs (StGB) und § 1 des Hessisches Subventionengesetz in Verbindung mit §§ 2 bis 6 des Hessischen Subventionengesetzes. Sofern die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger unrichtige oder unvollständige Angaben über subventionserhebliche Tatsachen macht oder Angaben über subventionserhebliche Tatsachen unterlässt, kann er sich wegen Subventionsbetrugs nach § 264 StGB strafbar machen. Vor Bewilligung einer Zuwendung wird die Antragstellerin oder der Antragsteller zu den subventionserheblichen Tatsachen belehrt und auf die Strafbarkeit des Subventionsbetrugs hingewiesen.

6. Refinanzierungsverbot

Eine Förderung nach dieser Richtlinie wird nur für solche Maßnahmen bewilligt, die noch nicht begonnen worden sind (Refinanzierungsverbot). Maßnahmen dürfen nicht begonnen werden, bevor der Zuwendungsbescheid bestandskräftig geworden ist.

Als Maßnahmenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrages zu werten, wenn dieser in direktem Zusammenhang mit der Fördermaßnahme steht.

Bei Baumaßnahmen gelten Planung, Bodenuntersuchung und Grunderwerb, Vorbereitung des Baufeldes (z. B. Rodungen, Gebäudeabbruch), naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen und -zahlungen, Verfahren zur Beweissicherung, Leitungsverlegungsarbeiten, Erstellung eines Bestandskatasters oder wegweisende Beschilderung für den Radverkehr und die Beschaffung der dafür erforderlichen EDV-Programme sowie organisatorische Maßnahmen zu öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen nicht als Beginn der Maßnahme, wenn die oder der Förderberechtigte mit ihnen keine Verpflichtung zur Durchführung der Maßnahme eingeht. Es sei denn, sie sind alleiniger Zweck der Förderung.

Auf der Grundlage eines begründeten Antrags kann im Einzelfall eine Ausnahme vom Refinanzierungsverbot durch die Bewilligungsstelle zugelassen werden, aus der jedoch kein Anspruch auf Förderung dem Grunde oder der Höhe nach abgeleitet werden kann.

Hinweise zu C I. 6:

Maßnahmen zur Vorbereitung des Baufeldes können insbesondere sein:

- Rodungen
- Gebäudeabbruch
- vorbereitende provisorische Maßnahmen im Schienenverkehr z. B. Einrichtung von Langsamfahrstellen

- Archäologische Bodenuntersuchungen (Prospektion und weiterführende Maßnahmen bis zur vollständigen Ausgrabung).
- die Erkundung und Planung der Räumung von Kampfmitteln sowie die Beseitigung selbst,
- Beseitigung von Altlasten, soweit die Zuwendungsempfängerin, der Zuwendungsempfänger oder Dritte nicht bereits anderweitig dazu verpflichtet sind.
- Einrichten von Umleitungsstrecken

Mit dem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung auf vorzeitigen Vorhabenbeginn vor der Bescheiderteilung ist das Baurecht nachzuweisen. Sofern kein Baurecht erforderlich ist, ist dies schriftlich zu begründen und zu bestätigen. Für den Antrag auf vorzeitigen Vorhabenbeginn ist das Formblatt gemäß Nr. 1.3 der VV zu § 44 LHO zu verwenden.

7. Antragsberechtigte KMU-Unternehmen

Bei der Förderung von Maßnahmen und Projekten von Unternehmen wird die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (Abl. EU L 124 S. 36 – siehe auch Anhang I der AGVO) oder deren Folgebestimmungen im Sinne der Empfehlung der Europäischen Union vom 6. Mai 2003 berücksichtigt. Danach werden Kleinstunternehmen sowie kleine und mittlere Unternehmen (KMU) derzeit definiert als Unternehmen, die

- *weniger als 250 Personen beschäftigen und*
- *entweder einen Jahresumsatz von höchstens 50 Millionen Euro erzielen oder deren Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 43 Millionen Euro beläuft.*

Zur Ermittlung der Schwellenwerte für eigenständige Unternehmen, Partnerunternehmen bzw. verbundene Unternehmen gelten die in der KMU-Empfehlung der EU-Kommission vom 6. Mai 2003 enthaltenen Berechnungsmethoden oder deren Folgebestimmungen. Diese Beurteilungskriterien dürfen nicht durch solche Unternehmen umgangen werden, die die Voraussetzungen für die Eigenschaft als KMU zwar formal erfüllen, jedoch tatsächlich durch ein größeres oder mehrere größere Unternehmen kontrolliert werden. Es sind sämtliche rechtliche Zusammenschlüsse auszuschließen, die eine wirtschaftliche Gruppe bilden, deren wirtschaftliche Bedeutung über die eines KMU hinausgehen.

8. Gemeinsame Maßnahmen

Maßnahmen, die z. B. von Gemeinden und Verkehrsunternehmen gemeinsam geplant werden und für die ein gemeinsamer Antrag gestellt werden muss, müssen vor der Antragstellung das Innenverhältnis durch eine vertragliche Vereinbarung regeln. In diesem Vertrag muss geregelt werden, wer als Antragsteller bzw. Zuwendungsempfänger gegenüber dem Land auftritt. Um hierbei eine korrekte Abwicklung zu gewährleisten, sind von der Antragstellerin oder dem Antragsteller die umsatzsteuerrelevanten Ausgaben zu separieren und transparent darzustellen.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger ist für alle Maßnahmenteile nach Antrag bzw. Bescheid sowohl in rechtlicher Hinsicht als auch für die Einhaltung der Bewilligungsbedingungen, Rückzahlungen, Rückforderungen, Zinszahlungen etc. verantwortlich. Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger kann die Zuwendungen nach VV Nr. 12 zu § 44 LHO weiterleiten.

9. Eigenanteil

Die finanzielle Beteiligung einer Gemeinde, eines Landkreises und kommunaler Zusammenschlüsse am Eigenanteil der Antragstellerin oder des Antragsstellers kann abweichend zu VV Nr. 1.2. ANBest-GK i. V. m. VV Nr.13.1 zu § 44 LHO als deren Eigenanteil anerkannt werden. Ebenfalls abweichend kann die finanzielle Beteiligung eines privatrechtlich organisierten Unternehmens, das mehrheitlich in kommunaler Hand ist und satzungsgemäß Verkehrsinfrastrukturaufgaben wahrnimmt, als Eigenanteil der antragsstellenden Gemeinde anerkannt werden.

10. Baumaßnahmen

Ist die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zum Zeitpunkt der geplanten Bewilligung der Zuwendung lediglich im Besitz des Grundstücks wird abweichend zu VV Nr. 1.7.1 zu § 44 LHO festgelegt, dass ein Zuwendungsbescheid erlassen werden kann, sofern eine uneingeschränkte Bauerlaubnis des Grundstückseigentümers vorliegt (Bauerlaubniserklärung) und zudem - soweit erforderlich- bestandskräftige planungsrechtliche Entscheidungen vorliegen oder ein wirksamer Bebauungsplan vorhanden ist. Weiterhin muss sichergestellt sein, dass das Grundstück mindestens für den Zweckbindungszeitraum zweckentsprechend verwendet wird.

Bei Fördermaßnahmen bis zu einer Summe von einer Million Euro handelt es sich um Maßnahmen kleineren Umfangs im Sinne der VV Nr. 1.7.3. zu § 44 LHO.

Bei baugenehmigungspflichtigen Maßnahmen muss die Baugenehmigung vor der Bewilligung der Fördermittel vorliegen.

11. EU-Beihilferecht

11.1. Förderung nach AGVO

Förderungen nach Teil B I Nr. 5-8 dieser Richtlinie können auf Grundlage der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (EU-ABI. L187/1 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) gewährt werden. Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Art. 1 Abs. 2 bis 5 AGVO. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden. Kleine und mittlere Unternehmen oder „KMU“ im Sinne dieser Förderrichtlinie sind Unternehmen, die die Voraussetzungen des Anhangs I der AG-VO erfüllen. Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Ausgaben sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen. Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Ausgaben betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrag nicht überschritten wird. Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über

jede Einzelbeihilfe von über 500.000 Euro auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden. Bei der Einhaltung der maximal zulässigen Förderintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregeln in Art. 8 AGVO zu beachten. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall nach Art. 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

11.2. De-minimis-Beihilfen

De-minimis-Beihilfen werden im Rahmen der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Art. 107 und 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. EU L 352 S. 1) vergeben. Danach kann ein Unternehmen innerhalb von drei Jahren De-minimis-Beihilfen im Umfang von bis zu 200.000 Euro erhalten. Falls dieser Schwellenwert durch bereits erhaltene De-minimis-Beihilfen erreicht ist bzw. durch die Förderung im Rahmen des jeweiligen Programms überschritten wird, ist eine Förderung nur mit besonderer Genehmigung der Europäischen Kommission möglich. Bei De-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten von der Zuwendungsempfängerin oder von dem Zuwendungsempfänger zu beachten; diese werden mit den Antragsformularen und Bewilligungsbescheiden mitgeteilt. Im Falle von Zuwendungen, die weder als De-minimis-Beihilfe noch als freigestellte Beihilfen gewährt werden können und bei denen die Voraussetzungen einer Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV vorliegen, erfolgt eine Anmeldung bei der Europäischen Kommission nach Art. 108 Abs. 3 AEUV (Einzelfallnotifizierung). Vor einer Genehmigung durch die Europäische Kommission darf die Beihilfe nicht gewährt werden.

11.3. Angemeldete Beihilfen

Im Falle von Zuwendungen, die weder als De-minimis-Beihilfe noch als freigestellte Beihilfen gewährt werden können und bei denen die Voraussetzungen einer Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV vorliegen, erfolgt eine Anmeldung bei der Europäischen Kommission nach Art. 108 Abs. 3 AEUV (Einzelfallnotifizierung). Vor einer Genehmigung durch die Europäische Kommission darf die Beihilfe nicht gewährt werden.

11.4. Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse

Für Förderungen an Unternehmen, welche mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) betraut sind, gelten folgende beihilferechtlichen Besonderheiten:

- unter gewissen Voraussetzungen – Einhaltung aller vier sog. Altmark-Kriterien (ABl. L 7 vom 11. Januar 2012, S. 3) – ist die Förderung beihilfefrei;
- die De-minimis-Höchstgrenze beträgt für Unternehmen, die DAWI erbringen, 500.000 Euro;
- unter gewissen Voraussetzungen – Einhaltung der ersten drei sogenannten Altmark-Kriterien sowie Unterschreiten von absoluten Schwellenwerten – enthält die Förderung zwar ein Beihilfeelement, ist aber von der Notifizierungspflicht auch ohne Anzeige bei der Europäischen Kommission freigestellt (vergleiche Beschluss der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Art. 106 Abs. 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind).

12. Kumulation

Fördermittel des Bundes und der EU sind grundsätzlich vorrangig zu beantragen und zu nutzen, sofern diese sich auf dieselbe Maßnahme beziehen. Soweit nach deutschem oder europäischem Recht Höchstgrenzen für die Kumulation von staatlichen Fördermitteln festgelegt sind, sind diese auch für Fördermaßnahmen nach dieser Richtlinie zu beachten.

Sofern durch die Kumulation die nach dieser Richtlinie festgelegten Fördersätze überschritten werden, reduzieren sich die Förderausgaben zu Gunsten des Landes.

Eine Kombination mit dem Investitionsprogramm der HESSENKASSE ist zulässig. Darüber hinaus ist eine zusätzliche Förderung aus anderen Förderprogrammen des Landes Hessen nicht zulässig.

Die Antragstellerin oder der Antragsteller ist verpflichtet, entsprechende Angaben über beabsichtigte, laufende oder erledigte Anträge bei anderen öffentlichen Förderstellen für die gleiche Maßnahme zu machen und diesbezüglich spätere Änderungen der bewilligenden Stelle mitzuteilen.

13. Prüfungsrechte

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat in jede vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, von der bewilligenden Stelle oder von dieser beauftragten Stelle für erforderlich gehaltene Überwachung und Überprüfung einzuwilligen sowie Evaluierungen zu unterstützen. Das Prüfungsrecht gilt insbesondere auch für Prüfungen der Rechnungshöfe des Landes Hessen, des Bundes und der Europäischen Union, die im Rahmen von örtlichen Erhebungen Einsichtnahme in die Bücher, Belege und Unterlagen der Zuwendungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers nehmen können.

Hinweise zu C I. 13:

Es ist zu beachten, dass die Ausgabenbelege, die die Zuwendungsmaßnahme betreffen, für den Zeitraum der Zweckbindung nach einem geeigneten Verfahren revisionssicher archiviert werden müssen. Auf Anforderung müssen diese zur Verfügung gestellt werden können.

II. Förderverfahren

Das Antragsverfahren zur Förderung von Maßnahmen nach Teil B I Nr. 5 (Beschaffung von Personenkraftwagen und Kraftomnibusse), sowie von Nr. 7 (Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten) ist einstufig gestaltet und jederzeit möglich. Es bedarf daher keiner vorausgehenden Anmeldung der Fördermaßnahme.

In allen übrigen Fällen gliedert sich das Antragsverfahren in zwei Stufen:

- *Anmeldung der Fördermaßnahme und*
- *Antrag zur Fördermaßnahme*

1. Zuständige Stellen

1.1. Fach- und Vollzugsaufsicht

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW)

Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

Tel.: 0611 815-0

1.2. Bewilligungsstellen

- *Bewilligungsstelle für die Förderung von Vorhaben im ÖPNV (mit Ausnahme der unten genannten Fördertatbestände der Bewilligungsstelle Hessen Agentur) und im KSB ist*

Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement

Wilhelmstraße 10

65185 Wiesbaden

Tel.: 0611 366-0

E-Mail: info@mobil.hessen.de

www.mobil.hessen.de

Anmeldungen von Vorhaben und Förderanträge sind direkt an die zuständigen Fachdezernate VIF Nord, VIF Süd und Schienenverkehrsförderung zu richten.

- *Förderanträge zur Förderung von Maßnahmen nach Teil B I Nr. 5 (Beschaffung von elektrisch angetriebenen Personenkraftwagen und Kraftomnibussen [Fahrzeuge]) und Teil B I Nr. 7 (Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen) sind an die Hessen Agentur GmbH (HA) als bewilligende Stelle zu richten:*

HA Hessen Agentur GmbH

Konradinerallee 9

65189 Wiesbaden

Tel.: 0611 95017-80

E-Mail: info@hessen-agentur.de

www.hessen-agentur.de

2. Anmeldung

Für ein einheitliches Anmeldeverfahren werden auf den Internetseiten der jeweiligen Bewilligungsstelle mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium abgestimmte Anmeldeformulare zu jeder Fördermaßnahme zur Verfügung gestellt, welche zwingend zu verwenden sind.

Die Antragstellerin oder der Antragssteller hat die Bewilligungsstelle beratend hinzuziehen, insbesondere zu Art und Umfang der Fördermaßnahme, aus denen sich die zuwendungsfähigen Ausgaben und die Höhe des Eigenanteils ergeben. Ziel der Beratung ist die zielentsprechende Verfahrensdurchführung. Der Beratungsumfang hat sich in angemessenen Verhältnis zur Zuwendungssumme zu halten und ist von der Bewilligungsstelle zu protokollieren.

Die Anmeldung von Fördermaßnahmen kann fünf Jahre im Voraus, spätestens jedoch bis zum 31. März des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres schriftlich bei der Bewilligungsstelle erfolgen.

Auf Grundlage der Anmeldung der zuwendungsfähigen Maßnahmen erfolgt eine Aufnahme in das Planungsprogramm.

Auf Basis der Dringlichkeitsreihung legt die Bewilligungsstelle dem für Verkehr zuständigen Ministerium jeweils einen Entwurf der Förderprogramme KSB und ÖPNV zu Genehmigung vor, in denen unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel diejenigen Fördermaßnahmen aufgeführt sind, für die Aussicht auf Förderung besteht. Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird hierdurch nicht begründet.

Über Ausnahmen zu dem Anmeldeverfahren entscheidet das für Verkehr zuständige Ministerium.

Hinweise zu C II. 2:

Die Erstberatung der Antragstellerin oder des Antragstellers durch die Bewilligungsstelle sollte bereits vor der Anmeldung von Vorhaben erfolgen.

Die Bewilligungsstelle legt dem für Verkehr zuständigen Ministerium auf Basis der Dringlichkeitsreihung einen Förderprogrammorschlag für das nächste Haushaltsjahr sowie einen Förderprogrammenschwurf für das übernächste Haushaltsjahr jeweils getrennt nach den Förderbereichen KSB und ÖPNV zur Genehmigung vor.

Bei der Aufstellung des Förderprogrammenschwurfs für das übernächste Haushaltsjahr werden diejenigen Maßnahmen berücksichtigt, die bis 31. März zwei Jahre vor dem Jahr des vorgesehenen Baubeginns angemeldet wurden und von denen eine prüffähige Antragstellung bis zum 1. Juni des Folgejahres zu erwarten ist. Für diese Maßnahmen kann nach Feststellung der Förderfähigkeit in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel eine Förderung in Aussicht gestellt werden.

Bei der Aufstellung des Förderprogrammenschwurfs für das nächste Haushaltsjahr werden diejenigen Maßnahmen berücksichtigt, die bis 31. März des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres angemeldet wurden und für die bis 1. Juni des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres ein prüffähiger Förderantrag vorliegt. Für diese Maßnahmen kann nach Feststellung der Förderfähigkeit in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel eine Förderzusage erteilt oder eine Förderung in Aussicht gestellt werden.

Bei Gemeinschaftsmaßnahmen mit Dritten ist vor der Anmeldung eine Abstimmung der Antragstellerin oder des Antragstellers mit der/dem/den Dritten zum geplanten Maßnahmenbeginn durch die Antragstellerin oder den Antragsteller erforderlich.

3. Antrag

Die erforderlichen Unterlagen sind vor Beginn der Maßnahme bei der zuständigen Bewilligungsstelle schriftlich einzureichen. Für ein einheitliches Antragsverfahren werden auf der

Internetseite der Bewilligungsstelle zu jeder Fördermaßnahme mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium abgestimmte Antragsformulare zur Verfügung gestellt, welche zu verwenden sind. Den Antragsformularen ist zu entnehmen, welche Unterlagen dem Antrag beizufügen sind.

Die Förderung von Planungsmaßnahmen für selbständige Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen und Fahrradverleihstationen betreffend die Leistungsphasen 1 bis 5 HOAI bedarf eines separaten Antrags, d. h. der Antrag ist unabhängig und vor der Antragstellung für eine Zuwendung zur baulichen Umsetzung zu stellen. Dieser Antrag kann zusätzlich auch Planungsmaßnahmen der Leistungsphasen 6 bis 8 HOAI umfassen. Alternativ können die Planungsmaßnahmen der Leistungsphasen 6 bis 8 im Rahmen der Antragstellung für eine Zuwendung zur baulichen Umsetzung beantragt werden. Teil C I Nr. 6 gilt auch für diese Planungsmaßnahmen.

Hinweise zu C II. 3:

Die vorzulegenden Unterlagen sind auf der Internetseite von Hessen Mobil unter www.mobil.hessen.de zu finden **LINK!**. Sie sind dem zuständigen Fachdezernat in Papierform zur Verfügung zu stellen und können zusätzlich auch digital eingereicht werden. Bei jeder Antragstellung ist die aktuellste Fassung der Formulare zu verwenden.

Die prüffähigen Anträge sind bis zum 1. Juni des Vorjahres des geplanten Maßnahmenbeginns vorzulegen. Die Antragstellerin oder der Antragsteller hat die Möglichkeit, den Antrag bis 4 Monate vor der Bescheiderteilung zu vervollständigen. Als spätestes Datum ist der 1. August des Jahres der Bewilligung vorzusehen.

Behördliche Auflagen (z.B. Denkmalschutz, Naturschutz, etc.), die mit der Fördermaßnahme im direkten Zusammenhang stehen, sind schriftlich dem Förderantrag beizulegen.

Die Prüfung eines Antrags auf Fördermittel erfolgt bei Hessen Mobil, Dezernat Verkehrsinfrastrukturförderung, ausschließlich auf förderrechtliche Belange.

4. Bewilligung

Die Bewilligungsstelle erteilt nach VV Nr. 4 und Nr. 5 zu § 44 LHO der Antragstellerin oder dem Antragssteller die Zuwendung durch schriftlichen Zuwendungsbescheid.

Im Bereich der Förderung von Planungsleistungen ist in den Bewilligungsbescheid als Nebenbestimmung aufzunehmen, dass innerhalb von vier Jahren nach dem Bescheiddatum (Stichtag ist jeweils der 1. Juni im vierten Jahr nach Erhalt des Bescheides) der Nachweis einer Finanzierung der Baumaßnahme zu erbringen ist. Als Nachweis kann ein Bescheid eines Förderprogrammes der EU, des Bundes, des Landes oder eine verbindliche Zusage Dritter dienen.

Hinweise zu C II. 4:

Ein Zuwendungsbescheid wird einen Monat nach Bekanntgabe bestandskräftig oder wenn die Zuwendungsempfängerin oder wenn der Zuwendungsempfänger schriftlich auf die Erhebung eines Rechtsbehelfs verzichtet hat.

Durch die Bewilligung werden andere erforderliche Erlaubnisse oder Genehmigungen nicht ersetzt, diese sind durch die Zuwendungsempfängerin oder den Zuwendungsempfänger gesondert einzuholen.

Ansprüche aus der Bewilligung dürfen weder abgetreten noch verpfändet werden.

5. Auszahlung

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger beantragt die Auszahlung schriftlich bei der Bewilligungsstelle nach den getätigten Ausgaben (Erstattungsprinzip).

Zuwendungen von nicht mehr als 50.000 Euro werden erst nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises in einer Summe ausgezahlt.

Hinweise zu C II. 5:

Die Auszahlungen erfolgen in der Regel bis zu 75 Prozent der bewilligten Zuwendung, anteilig auf Grundlage der getätigten Ausgaben. Der verbleibende Anteil wird nach Vorlage und Prüfung des vollständigen prüffähigen Verwendungsnachweises ausgezahlt. Nach Eingang des vollständigen und prüffähigen Verwendungsnachweises werden unaufgefordert weitere Mittel entsprechend der von der Zuwendungsempfängerin oder vom Zuwendungsempfänger im Verwendungsnachweis ermittelten Zuwendung ausgezahlt. In der Regel werden 10% der bewilligten Gesamtzuwendung bis zum Abschluss der Prüfung des Verwendungsnachweises, einbehalten und erst nach Abschluss der Prüfung – in Abhängigkeit vom Prüfergebnis - ausgezahlt. In der Regel ist der Abschluss der Prüfung des Verwendungsnachweises durch Hessen Mobil nach maximal einem Jahr vorgesehen.

Der Mittelabruf ist mit Hilfe der von der Bewilligungsstelle zur Verfügung gestellten Bewirtschaftungsdatei zu erstellen.

In Abstimmung mit der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger können die Jahresraten entsprechend dem Bauablauf angepasst werden, sofern entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Dazu bedarf es eines Änderungsbescheids.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, nicht benötigte Haushaltsmittel, insbesondere des laufenden Haushaltsjahres, unverzüglich zu melden.

6. Verwendungsnachweis

Nach Abschluss der geförderten Maßnahme ist die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung (Fördermittel) der bewilligenden Stelle entsprechend den Vorgaben der Nummern 6.2 bis 6.4 ANBest-P durch einen Verwendungsnachweis nachzuweisen. Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger hat sicherzustellen, dass die Belege jederzeit seitens einer prüfenden Stelle (z. B. Hessischer Rechnungshof) eingesehen werden können. Alle Belege für die im Rahmen des geförderten Projektes getätigten Ausgaben sind von ihr oder ihm bis zum Ablauf der Zweckbindungsfrist aufzubewahren und der Bewilligungsstelle auf Verlangen vorzulegen.

Die Bewilligungsstelle überwacht und prüft die bestimmungsgemäße Verwendung. Für Maßnahmen mit einem Förderzeitraum von bis zu drei Jahren sind Zwischennachweise von den Gemeinden und kommunalen Zusammenschlüssen nicht zu fordern.

Hinweise zu C II. 6:

Der Abschluss der Maßnahme ist anzuzeigen. Nach Abschluss der Maßnahme entscheidet die Bewilligungsbehörde, ob eine Vor-Ort-Kontrolle durchgeführt wird, oder ob eine Fotodokumentation ausreichend ist. Sofern die Planung allein Gegenstand der Förderung ist, muss diese vorgelegt werden.

Soweit die Voraussetzungen für die Geltendmachung von Vertragsstrafen vorliegen, sind Vertragsstrafen geltend zu machen und die Ausgaben entsprechend zu mindern.

Der Verwendungsnachweis ist spätestens 12 Monate nach Erreichen des Zuwendungszieles vorzulegen (VV Nr. 6.1 der Anlage 3 zu § 44 LHO [AN-Best-GK]). Für private Zuwendungsempfängerinnen und private Zuwendungsempfänger beträgt die Vorlagefrist sechs Monate (VV Nr. 6.1 der Anlage 2 zu § 44 LHO [ANBest-P]).

Nach Prüfung des Verwendungsnachweises wird das Ergebnis der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger bekanntgegeben und der Zuwendungsempfänger dazu angehört (§ 28 Abs. 1 HVwVfG). Unter Berücksichtigung der Anhörungserwiderung ergeht ein Abschlussbescheid, mit dem die Höhe der Zuwendung endgültig festgesetzt wird.

7. Änderung, Rücknahme und Widerruf

Mit der Maßnahme ist spätestens sechs Monate nach Bewilligung zu beginnen. Die Bewilligungsstelle kann sich ergänzend (VV Nr. 5 zu § 44 LHO), unbeschadet des § 49 HVwVfG, den Widerruf des Zuwendungsbescheides nach § 36 HVwVfG für den Fall vorbehalten, dass mit der Maßnahme sechs Monate nach der Bewilligung nicht begonnen worden ist.

Die Zuwendung wird in Höhe von 25 Prozent widerrufen und zurückgefordert, wenn die Frist zur Einreichung des Verwendungsnachweises erstmalig überschritten wird und die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger keinen triftigen Grund zur Fristverlängerung vorgelegt hat. Die Gründe sind der Bewilligungsstelle von der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger rechtzeitig vorzulegen, so dass diese vor Ablauf der Frist anerkannt werden können. Die Zuwendung wird vollständig widerrufen, wenn sechs Monate nach erfolgter Kürzung um 25 Prozent der Verwendungsnachweis weiterhin ohne triftige Gründe nicht vorgelegt wird (VV Nr. 8.2.5 zu § 44 LHO).

Hinweise zu C II. 7:

Die Leitlinien zum Vorgehen bei Verstößen gegen die Zuwendungsvoraussetzungen sind diesem Erlass als Anlage beigefügt.

Sofern bei einer Fördermaßnahme eine Überzahlung eingetreten ist, ist der Überzahlungsbetrag zu erstatten und zu verzinsen. Die Zinssätze richten sich nach den ANBest-P bzw. AN-Best-GK. Es gilt die jeweilige Fassung zum Zeitpunkt der Erteilung des Zuwendungsbescheides.

Von der Geltendmachung des Zinsanspruchs kann nur dann abgesehen werden, wenn die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger die Umstände, die zu der Rückforderung geführt haben, nicht zu vertreten hat und der Erstattungsbetrag innerhalb der gesetzten Frist zurückgezahlt wird.

Bei einer zwischenzeitlichen Überzahlung gelten diese Grundsätze entsprechend.

Bei Zuwendungen nach § 72 Abs. 1 Hessisches Finanzausgleichsgesetz (HFAG) entsteht die Zinspflicht erst, wenn der Rückzahlungsbetrag 50.000 Euro übersteigt.

Bei der Zinspflicht wird unterschieden zwischen:

a) Rückforderungen aufgrund einer Reduzierung der zuwendungsfähigen Ausgaben:

In diesem Fall ist der Erstattungsbetrag ab dem Zeitpunkt der Auszahlung zu verzinsen.

b) Rückforderungen aufgrund von Zuwendungskürzungen in Folge von Verstößen gegen die Bewilligungsaufgaben:

Erstattungen aufgrund von Zuwendungskürzungen sind grundsätzlich nicht zu verzinsen.

Änderungen und Rückforderungen der Zuwendung erfolgen per Änderungsbescheid / Rückforderungsbescheid.

Sollte durch eine Kürzung ein Rückforderungsanspruch entstehen, wird dieser im Änderungsbescheid entsprechend ausgewiesen.

Wird der angeforderte Rückforderungsbetrag nicht innerhalb der im Bescheid gesetzten Frist zurückgezahlt, werden Verzugszinsen fällig, es sei denn, es wird rechtzeitig eine begründete Fristverlängerung beantragt.

8. Fachlich-technische Konkretisierungen

Nach Teil C I Nr. 1 Abs. 4 werden die von der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger bei der Umsetzung der geförderten Maßnahme fachlich-technisch zu beachtenden Anforderungen vom für Verkehr zuständigen Ministerium mittels gesonderter Durchführungserlasse konkretisiert und geregelt.

D. Übergangsregelung

Die Förderungen auf Grundlage der AGVO sind bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit der Fördermaßnahmen entsprechend. Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden, oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Anpassung in dieser Richtlinie erfolgen.

Maßnahmen, für die bis zum Inkrafttreten dieser Richtlinie ein Zuwendungsbescheid erlassen wurde, werden nach den jeweils im Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Vorschriften abgewickelt.

Diese Richtlinie ersetzt den Teil II Nr. 7 der Richtlinien des Landes Hessen zur Innovationsförderung vom 8. Dezember 2016 (StAnz. S. 1676), welcher jedoch weiterhin für die bereits gewährten Förderungen anwendbar bleibt.

E. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Staatsanzeiger für das Land Hessen in Kraft.

Wiesbaden, den 26. April 2021

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Im Auftrag

gez. M. Weber

(Leiter der Abteilung Straßen und Verkehrswesen)