

derschriften und entsprechende Protokolle, ferner Aktenvermerke, aus denen hervorgeht, welchen Personen wann und in welcher Form diese Verwaltungsakte bekannt gegeben wurden,

- e) Grenzfeststellungsverträge,
- f) Widerspruchsbescheide, gerichtliche Entscheidungen und Vergleiche,
- g) Ausfertigungen der Flurbereinigungspläne, Zusammenlegungspläne sowie Tauschpläne nach FlurbG, Umlagepläne (einschließlich Teilumlagepläne und Vorwegnahmen der Entscheidung), Beschlüsse über vereinfachte Umlagen und Grenzbereinigungspläne sowie Enteignungsbeschlüsse einschließlich der gesetzlich vorgeschriebenen Nachweise über den Eintritt der Unanfechtbarkeit,
- h) AP-Akten bestehend aus Netzbildern der AP-Bestimmungen, die Qualität der AP-Bestimmungen ausweisende Berechnungs- und Ergebnisprotokolle sowie Erläuterungsberichte zu AP-Bestimmungen,
- i) Nachweise oder Erklärungen über das Eigentum an im Grundbuch nicht gebuchten Grundstücken.

Grenzfeststellungsverträge und frühere Protokolle über Ergebnisse von Grenzfestlegungen, Grenzfeststellungen und Abmarkungen werden zusätzlich in analoger Form aufbewahrt.

(3) Die Dokumente und Urkunden in der elektronischen Sammlung der Aufnahmeelemente und den elektronischen Katasterakten werden mit Metadaten beschrieben sowie georeferenziert oder vorgangsbezogen gespeichert. Es wird ein zukunftsfähiges Dateiformat und ein Dateiablage-System genutzt, das eine langfristige, unveränderliche Les- und Nutzbarkeit der Dokumente und Urkunden gewährleistet. Darüber hinaus werden die durch eine Fortführung veränderten oder untergehenden Dateien in ihren ursprünglichen Versionen mit einer entsprechenden Kennzeichnung gespeichert.

(4) Gültige analoge Dokumente, die

- a) noch nicht in der elektronischen Sammlung der Aufnahmeelemente und den elektronischen Katasterakten geführt werden, sollen bei jeder sich bietenden Gelegenheit digitalisiert werden,
- b) bereits in der elektronischen Sammlung der Aufnahmeelemente oder den elektronischen Katasterakten geführt werden, sollen bei jeder sich bietenden Gelegenheit außer Gebrauch gesetzt werden, soweit dem nicht rechtliche Hindernisse entgegenstehen (zum Beispiel fehlende Beweiskraft bei handschriftlich unterzeichneten Willenserklärungen). Abs. 2 Satz 2 bleibt unberührt.

(5) Dokumente mit Aufnahmeelementen, die sich nicht auf den aktuellen Nachweis der Liegenschaften beziehen, werden außer Gebrauch gesetzt.

(6) Die obere Kataster- und Vermessungsbehörde regelt Näheres über

- a) das Führen der Sammlung der Aufnahmeelemente und der Katasterakten und
- b) das Aussondern und Archivieren außer Gebrauch gesetzter Dokumente.

9 Hauptübersicht der Liegenschaften

(1) Die Hauptübersicht der Liegenschaften wird von der oberen Kataster- und Vermessungsbehörde zum Stichtag 31. Dezember jedes Kalenderjahres für die gesamte Landesfläche auf der Grundlage des ALKIS aufgestellt. Deren Struktur und Inhalt richten sich ab dem 31. Dezember 2016 nach den bundeseinheitlichen Vorgaben der AdV.

(2) Die obere Kataster- und Vermessungsbehörde übermittelt bis zum 15. April des Folgejahres die Hauptübersicht der Liegenschaften an die für die amtliche Flächenstatistik zuständige Stelle. Bei der Übermittlung der Daten ist das von der AdV mit der für die amtliche Flächenstatistik zuständigen Stelle abgestimmte bundeseinheitliche Verfahren zu nutzen.

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

Wiesbaden, den 12. April 2021

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen**
VII 5 - 4220 - 142 #15
– Gült.-Verz. 3631 –

StAnz. 17/2021 S. 549

Abkürzungsverzeichnis

AdV	Arbeitsgemeinschaft der Vermessungsverwaltungen der Länder der Bundesrepublik Deutschland
ALKIS	Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem
ALKIS OK	ALKIS Objektartenkatalog Hessen
AP	Aufnahmepunkt
BauGB	Baugesetzbuch
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BodSchätzG	Bodenschätzungsgesetz
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
GB0	Grundbuchordnung
HGO	Hessische Gemeindeordnung
LEA	Liegenschaftsdatenerhebungsanweisung
MiZi	Anordnung über Mitteilungen in Zivilsachen
VAL	Verwaltungsanweisung Liegenschaftskataster
WEG	Wohnungseigentumsgesetz

370

Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz

Inhalt

A. Richtlinienübersicht

I. Inhalt der Richtlinie

II. Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

III. Infrastrukturmaßnahmen kommunaler Straßenbau (KSB)

IV. Fördergebiet

V. Förderziel

B. Fördermaßnahmen

I. Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

II. Infrastrukturmaßnahmen kommunaler Straßenbau (KSB)

III. Fördervoraussetzungen

IV. Art, Umfang und Höhe der Förderung

C. Allgemeine Förderbestimmungen

I. Allgemeine rechtliche Grundlagen

II. Förderverfahren

D. Übergangsregelung

E. Inkrafttreten

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:

II. Infrastrukturmaßnahmen im Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

III. 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.

IV. Fördergebiet

Vorhaben in Hessen werden entsprechend den Einzelbestimmungen gefördert.

V. 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 ÖPNV 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)

1. Verkehrswege der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen, und nichtbundeseigenen Eisenbahnen

1.1. Ziel der Förderung

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

- die räumliche und zeitliche Erschließung,
- die Zuverlässigkeit,
- die Schnelligkeit,
- die Verkehrssicherheit,
- die Schaffung der Barrierefreiheit,

um dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer unabhängig vom eigenen Fahrzeug voranzutreiben.

1.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse,
- Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

1.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart, einschließlich Seilbahnen, und nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie die in diesem Zusammenhang anfallenden Ausgabenanteile nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), soweit eine Antragsberechtigte oder ein Antragsberechtigter die Kostenanteile des kreuzenden Schienenweges zu tragen hat.

Ausgabenanteile nach dem EKrG werden nur gefördert, wenn auch der Bau und Ausbau von Verkehrswegen gefördert werden.

Verkehrswege in diesem Sinne sind insbesondere Gleisanlagen einschließlich Bahnkörper, Tunnel- und Brückenbauten, Haltestellen beziehungsweise Verkehrsstationen, ortsfeste Signal- und Steuerungsanlagen und elektrische Einrichtungen. Vorrangig gefördert werden Vorhaben, soweit sie überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorzugung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden.

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. Das bedeutet, dass durch eine Grunderneuerung eine Verbesserung des Gebrauchswerts gegenüber dem Ist-Zustand erfolgt. Die Förderung der Grunderneuerung von Verkehrswegen schließt Elemente wie zum Beispiel Brücken, Tunnel, Stützmauern, Haltestellen, Verkehrsstationen, ortsfeste Signal- und Steuerungsanlagen und elektrische Einrichtungen 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 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) vom 7. Juni 2016 (ABl. C 202).

2. Reaktivierung von Schienenstrecken

2.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, die Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV insbesondere in den ländlichen Räumen zu verbessern, unter anderem bezogen auf:

- die räumliche und zeitliche Erschließung,
- die Zuverlässigkeit,
- die Schnelligkeit,
- die Verkehrssicherheit,
- die Anbindung unter anderem an die Ballungsräume Rhein-Main und Kassel,
- die Schaffung der Barrierefreiheit,

um dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer unabhängig vom eigenen Fahrzeug zu ermöglichen.

2.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse,
- Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

2.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden die Wiederherstellung einschließlich der Bau und Ausbau von Gleisanlagen, Bahnkörpern, Tunnel- und Brückenbauten, Haltestellen beziehungsweise Verkehrsstationen, ortsfeste Signal- und Steuerungsanlagen sowie elektrische Einrichtungen, soweit sie für die Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs erforderlich sind, sowie die in diesem Zusammenhang anfallenden Ausgabenanteile nach dem EKrG, soweit eine Antragsberechtigte oder ein Antragsberechtigter die Kostenanteile des kreuzenden Schienenweges zu tragen hat.

2.4. Beihilferechtliche Einordnung

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

3. Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfe

3.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, die Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV zu verbessern, insbesondere bezogen auf:

- die Schaffung der Barrierefreiheit,
- die Optimierung von Umsteigeverbindungen innerhalb des ÖPNV,
- die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (verkehrsträgerübergreifende Mobilität),
- die Fahrgastinformation,
- das Serviceangebot,
- die Aufenthaltsqualität,
- die Sicherheit der Fahrgäste,

um dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die Mobilität der Nutzer und Nutzerinnen unabhängig vom eigenen Fahrzeug zu ermöglichen.

3.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse,
- Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

3.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden der barrierefreie Bau und Ausbau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen (darunter fallen unter anderem auch Bike+Ride-, Park+Ride- und Kiss+Ride-Anlagen) und Bahnhöfen einschließlich der Bahnhofsgebäude (und gegebenenfalls deren Erwerb), sofern diese den Zwecken des ÖPNV dienen. Gefördert werden auch die in funktionalem Zusammenhang stehenden Einrichtungen wie zum Beispiel Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze, Aufzüge, Treppen, Rampen und Informationseinrichtungen. Die Einrichtungen müssen sich im Bezug zu Anlagen des ÖPNV befinden und sich in das bestehende ÖPNV-System einfügen.

3.4. Beihilferechtliche Einordnung

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

4. Beschleunigungs- und Informationssysteme

4.1. Ziel der Förderung

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

- die Verkehrsabwicklung hinsichtlich Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Störungsbewältigung, und
- die Verbesserung der Fahrgastinformation,

um dadurch die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und die Umsetzung verkehrstechnischer Innovationen zu unterstützen.

4.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse,
- Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

4.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden Einrichtungen zur Steuerung, Leitung, Optimierung und Überwachung der Verkehrs- und Betriebsabläufe im ÖPNV, signaltechnische Steuerungsmaßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung sowie Einrichtungen und Nachrüstungen zur Dynamischen Fahrgastinformation. Dieses sind zum Beispiel Vorrangschaltungen in Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung für Busse, Stadt- und Straßenbahnen. Kommunikationssysteme zwischen Betriebsleitzentrale und Fahrzeug, sofern sie der Beschleunigung und Anschlusssicherung dienen. In diesem Zusammenhang werden unter anderem Fahrzeugausrüstungen, zentrale Einrichtungen wie Hard- und Software, Lesegeräte, Kommunikationseinrichtungen und Systemschnittstellen gefördert.

Von der Förderung wird auch die in diesem Zusammenhang erforderliche punktuelle Anpassung der straßenseitigen Infrastruktur erfasst (zum Beispiel Anpassungsmaßnahmen an Knotenpunkten, Markierungen, zusätzliche Fahrstreifen für ÖPNV).

4.4. Beihilferechtliche Einordnung

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

5. Beschaffung von elektrisch angetriebenen Personenkraftwagen und Kraftomnibussen (Fahrzeuge)

5.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, den ÖPNV möglichst klima- und umweltfreundlich zu gestalten. Gleichzeitig ist ein ÖPNV-Angebot – insbesondere in ländlichen Räumen – nötig, um eine intensivere Nutzung des ÖPNV durch die Bevölkerung zu erzielen. Mit der Förderung sollen daher folgende Ziele durch eine Elektrifizierung des Fuhrparks im ÖPNV tätiger hessischer Aufgabenträger erreicht werden:

- der ÖPNV soll lokal emissionsfrei werden,
- der ÖPNV soll durch Nutzung erneuerbarer Energien in den Fahrzeugen („Sektorenkopplung“) klimafreundlich werden und
- es sollen neue ÖPNV-Angebote, insbesondere in ländlichen Räumen, mit kleinen und mittleren elektrisch angetriebenen Bussen geschaffen werden. Dadurch soll es gelingen, mehr Menschen für die Nutzung der ÖPNV-Angebote zu gewinnen.

5.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse,
- die Verkehrsverbünde,
- Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

5.3. Gegenstand der Förderung

Anteilig gefördert wird die Beschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb mit mindestens fünf Sitzplätzen für Fahrgäste zum Einsatz in Hessen im ÖPNV hessischer Aufgabenträger. Bei Verkehren, die die Landesgrenze überschreiten, muss nachgewiesen werden, dass die Nutzung des oder der geförderten Fahrzeuge zeitlich und räumlich überwiegend in Hessen stattfindet. Die Förderung betrifft sowohl Fahrzeuge im Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr sowie die flexiblen Bedienformen Anrufsammeltaxi, Anruf-Linientaxi, Ruftaxi und Anruf- und Rufbus. Die Modernisierung von

E-Bussen ist ebenfalls förderfähig. Förderfähig ist auch die Schulung des Fachpersonals für den Umgang mit Elektrobussen.

Gefördert werden nur die Investitionsmehrausgaben, die notwendig sind, um über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern.

5.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 36 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) vom 26. Juni 2014 (ABl. L 187 S. 1–78).

6. Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs

6.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, die Stärkung des elektrischen Schienenpersonennahverkehrs und die Reduzierung der lokalen Luftschadstoff- und Lärmemissionen gegenüber den zu ersetzenden Schienenfahrzeugen beziehungsweise Antrieben.

6.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- die Verkehrsverbünde,
- Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

6.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden die Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden elektrischen Antrieben (zum Beispiel Motoren mit höherem Wirkungsgrad), sowohl bei der Ersatzbeschaffung als auch bei der Umrüstung von vorhandenen dieselbetriebenen Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs. Die Fahrzeuge müssen nach der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) abgenommen beziehungsweise ihre Inbetriebnahme nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) genehmigt worden sein. Sie müssen für den ÖPNV vorgesehen sein sowie dem Linienverkehr dienen.

Gefördert werden nur die Investitionsmehrausgaben, die notwendig sind, um über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern.

6.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 36 AGVO.

7. Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen

7.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, den ÖPNV und seine Leistungen möglichst klima- und umweltfreundlich zu gestalten. Um einen lokal emissionsfreien ÖPNV anbieten zu können, der erneuerbare Energien nutzt, sind auch Werkstätten und Betriebshöfe an die Anforderungen der neuen Fahrzeuge anzupassen. Die Ziele der Förderung sind daher:

- die Ausstattung von Betriebshöfen mit der nötigen Ladeinfrastruktur zur Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge im ÖPNV,
- die Aus- oder Nachrüstung der Werkstätten der Betreiber von E-Fahrzeugen im ÖPNV mit der zur Wartung erforderlichen Ausrüstung und
- eine beschleunigte Umstellung der Flotten im ÖPNV auf erneuerbare Antriebe.

7.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse,
- die Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

7.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden die Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen sowie die für den Betrieb notwendige Infrastruktur. Gefördert werden die Anschaffung und Installation der für den Betrieb der Busse mit elektrischem Antrieb notwendigen Infrastruktur sowie die Anschaffung der notwendigen Ausrüstungsgegenstände und Werkzeuge für die Wartung der Busse mit elektrischem Antrieb.

7.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 36 AGVO.

8. Nachrüstung von Häfen und Hafenanlagen mit notwendiger Ausstattung für Landstromanschlüsse

8.1. Ziel der Förderung

Ziel der Förderung ist, eine lokal emissionsfreie Versorgung von Schiffen in Häfen und Hafenanlagen mit erneuerbarer Energie über einen Landanschluss aus dem Landstromnetz anbieten zu können. Erreicht werden soll dadurch die Reduzierung der lokalen Luftschadstoff- und Lärmemissionen.

8.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse,
- Verkehrsunternehmen und
- sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs.

8.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden die technische Ausrüstung der Häfen und Hafenanlagen, die elektrotechnischen Komponenten in der Anschlussstation am Terminal (Transformatoren, statische Frequenzumrichter, Erdung, Schalttafeln usw.) sowie das Kabelverbindungssystem zum Schiff.

Gefördert werden nur die Investitionsmehrausgaben, die erforderlich sind, um über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern.

Häfen und Hafenanlagen sind vorliegend die Stationen der Binnenschifffahrt im ÖPNV, deren originäre verkehrswirtschaftliche Aufgabe es ist, Schiffen das sichere Anlegen zum Beladen und Entladen zu ermöglichen, Wartungs- und Reparaturarbeiten durchführen zu lassen und Versorgungsgüter oder Personen aufzunehmen. Der Begriff Hafen umfasst die Häfen, die als solche unter Festlegung ihres Gebietes im Staatsanzeiger für das Land Hessen öffentlich bekanntgemacht sind.

8.4. Beihilferechtliche Einordnung

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 56c AGVO.

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 zum Beispiel 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 AEUV.

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 zum Beispiel 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.

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) 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 zum Beispiel 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.

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 Lärmbelastigung 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 Schulwegsicherheit, der Ersatz von provisorischen Materialien durch bauliche Maßnahmen, die Anhebung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Gehwegen (zum Beispiel 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
- die Umsetzung verkehrstechnischer Innovationen.

5.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise und
- kommunale Zusammenschlüsse.

5.3. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden 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.

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 beziehungsweise zur Verbesserung des Verkehrsflusses allgemein, zur Reduzierung der Staus, Abgase und Lärmbelastigung,
- die Beschleunigung des Radverkehrs im Zuge von Raddirektbeziehungsweise 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 Raddirektbeziehungsweise Radschnellverbindungen. Darüber hinaus werden bauliche Anlagen (zum Beispiel 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.

7. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

7.1. Ziel der Förderung

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

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

7.2. Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale 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 EKrG 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 zum Beispiel Fahrradparkhäuser beziehungsweise -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 zu-

ständige 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 zum Beispiel 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.

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 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 (zum Beispiel Ladesäule) förderfähig.

Eine Carsharing-Station ist nach § 2 Nr. 4 CsgG 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 beziehungsweise Pedelecs im Alltagsverkehr werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- die Ergänzung beziehungsweise 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 inklusiver 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 beziehungsweise der Anschluss an entsprechende integrierte Systeme sowie die Erstausrüstung mit Fahrrädern beziehungsweise Pedelecs.

10.4. Beihilferechtliche Einordnung

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

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.

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.

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, Landkreisen 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 Lärmbelastigung 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 zum Beispiel 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.

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, zum Beispiel in Containern oder Wechselbehältern, von der Straße auf die Schiene beziehungsweise 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 zum Beispiel 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.

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, Teilabschnitte 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 Nr. 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) und 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.

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 nach 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.

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 beziehungsweise 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 Informa-

tionssysteme]) 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 gegebenenfalls entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit der Antragstellerin und ihrer 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 Nr. 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 Nr. 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 Frequenzrichter, 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 Euro 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 Euro 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 (zum Beispiel 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 ist 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 Zweckes 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, beziehungsweise 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.

3. Wert-/Vorteilsausgleich

Von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzuziehen sind:

- a) der Wert anfallender Stoffe (zum Beispiel 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 Grundstücks-teile,
 - 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 (zum Beispiel 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,
 - für Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG betreffend die Leistungsphasen 1 bis 5 HOAI
 - sowie für Ausgaben bei Tragwerksplanungen für die Leistungsphase 4 und 5 nach 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).

C. Allgemeine Förderbestimmungen

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 (zum Beispiel 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, gegebenenfalls die Rücknahme oder den Widerruf des Zuwendungsbescheides und die Verzinsung gelten die §§ 48 bis 49a des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (HVwVfG), der § 44 der LHO und die hierzu erlassenen 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 geltenden 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. November 2020 „Ausschluss von Bieterinnen und Bewerbern wegen schwerer Verfehlungen“ (Staatsanzeiger Nr. 48/2020, S. 1216 f.),
- Runderlass vom 15. Mai 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 (ANBest-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.

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 Verwendungszweck 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).

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 und angewendet.

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.

5. Subventionsbetrug

Es gelten die Vorschriften des Strafgesetzbuchs (StGB) und § 1 des Hessisches Subventionsgesetz in Verbindung mit §§ 2 bis 6 des Hessischen Subventionsgesetzes. 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 (zum Beispiel 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.

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 beziehungsweise 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 auszuschießen, die eine wirtschaftliche Gruppe bilden, deren wirtschaftliche Bedeutung über die eines KMU hinausgehen.

8. Gemeinsame Maßnahmen

Maßnahmen, die zum Beispiel 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 beziehungsweise 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 beziehungsweise 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 sowie kommunaler Zusammenschlüsse am Eigenanteil der Antragstellerin oder des Antragsstellers kann abweichend zu VV Nr. 1.2. ANBest-GK in Verbindung mit 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 antragstellenden 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 Umfanges 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-ABl. 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 beziehungsweise 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 AGVO 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 bestimmbar 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 Beihilfebetrags 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 beziehungsweise 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 wirtschaftlichem 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 europäischen Recht Höchstgrenzen für die Kumulation von staatlichen Fördermitteln festgelegt sind, sind diese auch für Fördermaßnahmen nach dieser Richtlinie anzuwenden.

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 Zuwen-

dungsempfängerin oder des Zuwendungsempfängers nehmen 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.

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 be-

treffend 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.

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.

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.

6. Verwendungsnachweis

Nach Abschluss der geförderten Maßnahme ist die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung (Fördermittel) der bewilligenden Stelle entsprechend den Vorgaben der Nrn. 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 (zum Beispiel 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.

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).

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 eine 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 13. April 2021

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen**
V-033-d-0402-01-0001
– Gült.-Verz. 60 –

StAnz. 17/2021 S. 553

371

Aufruf zur Einreichung von Projektanträgen

Im Rahmen der Hessischen Qualifizierungsoffensive (ESF Hessen, Förderperiode 2014–2020) ruft das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) dazu auf, Anträge für das Förderprogramm „Bildungskoaches“ zu stellen. Antragsteller, die vom **1. Januar bis 30. Juni 2022** an diesem Förderprogramm partizipieren möchten, werden hiermit aufgefordert, bis zum **18. Juni 2021** einen Projektantrag einzureichen. Aus der Vorlage der Projektanträge kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung dem Grunde und der Höhe nach abgeleitet werden. Der Projektauftrag erfolgt unter dem Vorbehalt der Zurverfügungstellung entsprechender Haushaltsmittel.

I. Förderprogramm im Projektauftrag

Einzureichende Projektanträge betreffen das Förderprogramm: **Bildungskoaches**

Förderzeitraum

Der Förderzeitraum beträgt 6 Monate im Zeitraum 1. Januar 2022 bis 30. Juni 2022.

II. Allgemeine Regelungen

1. Formvorgaben

Die Projektanträge bestehen aus einem inhaltlichen Projekt-konzept sowie einem Projektantrag über das ESF-Kundenportal (www.esf-hessen.de).

Das inhaltliche Projekt-konzept muss folgende zur Beurteilung und Bewertung notwendigen Unterlagen und Angaben enthalten:

- Vollständige, ausformulierte Darstellung des Projekts analog der Gliederung der **Vorlage Projekt-konzept**, Schriftart Arial, Schriftgröße 11, Überschriften 2 pt größer, Zeilenabstand 1,5. **Die vorgegebene Gliederung ist zwingend einzuhalten.** Der Abschnitt „Überblick zum Projekt“ soll eine Seite, das gesamte inhaltliche Projekt-konzept **max. 20 Seiten** nicht überschreiten. Das Projekt-konzept muss Angaben zu den Arbeitsschritten und den geplanten Ergebnissen sowie einen Zeitplan enthalten.
- Eine Zuordnung des beantragten Personals zu konkreten Funktionen und Aufgaben im Projekt.

2. Auswahlkriterien

Die Prüfung der eingegangenen Projektanträge erfolgt insbesondere nach den folgenden Kriterien:

- Erfahrungen des Antragstellers in der Bildungsberatung sowie Vernetzung mit den maßgeblichen Akteuren in der Region und hessenweit zum Thema berufliche Weiterbildung (bisherige Aktivitäten, Kooperationspartner und Kooperationsformate) (20 Prozent)
- Eignung des eingesetzten Personals (Qualifikationen gemäß Qualifikationsvoraussetzungen unter III.) (10 Prozent)
- Qualität des Projekt-konzepts und Machbarkeit der Umsetzungsstrategie (Situations- und Bedarfsanalyse, wirtschaftsnahe Ausrichtung, Ansprache von Unternehmen, Erreichbarkeit für Beschäftigte, Leistungen für Unternehmen und Beschäftigte, Gestaltung der Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren, Darstellung geeigneter Öffentlichkeitsarbeit, konkrete Projektziele etc.) (40 Prozent)