

# Gemeinde Wohltorf

## Abstimmungsergebnis:

Stimmberechtigt:

Ja-Stimme(n):

Nein-Stimme(n):

Enthaltung(en):

## Ausschluss nach § 22 GO:

<b>Beschlussvorlage</b> <b>13/048/2023</b> Status voraussichtlich: öffentlich Sichtbarkeit im Internet: öffentlich		Datum: 26.09.2023 Federführend: Amt IV.0 - Bauamt
<b>Erstellung eines gemeindeübergreifenden Radverkehrskonzepts</b>		
Beratungsfolge:		
Datum 05.12.2023	Gremium <i>Wegeausschuss der Gemeinde Wohltorf</i>	Zuständigkeit <i>Entscheidung</i>

## Beschlussvorschlag:

Die Wegeausschuss der Gemeinde Wohltorf beschließt, ein Radverkehrskonzept zusammen mit den Gemeinden Aumühle und Börnsen erstellen zu lassen. Die Bürgermeisterin wird ermächtigt, den Förderantrag sowie den Auftrag zur Erstellung zu unterschreiben. Die benötigten Haushaltsmittel werden für das Haushaltsjahr 2024 zur Verfügung gestellt.

## Sachverhalt:

Im Rahmen des Nachbarschaftsforums haben sich die Bürgermeister\*innen der Gemeinden Aumühle, Börnsen und Wohltorf zum Thema Mobilität ausgetauscht. Ein gemeinsames Mobilitätsprojekt mit allen Beteiligten des Nachbarschaftsforums scheint aktuell unrealistisch, da die jeweiligen Interessen sehr unterschiedlich sind. Das Mobilitätskonzept der Aktiv-Region Sachsenwald-Elbe schlägt einige Maßnahmen für die Gemeinde vor, wie beispielsweise den Ausbau der Elektromobilität, die Schaffung von Fahrradabstellanlagen sowie die Erstellung eines Radverkehrskonzepts für die Gemeinden Aumühle und Wohltorf. Diese Maßnahmen wurden beim Treffen besprochen. In Bezug auf die ersten beiden wurden bereits einige Projekte umgesetzt, sodass ein mögliches Radverkehrskonzept diskutiert wurde. Eine gemeinsame Erstellung mit Börnsen und Aumühle hätte besonders in Hinblick auf die gemeindeübergreifenden Fahrradwege Vorteile, da sie nicht an der Gemeindegrenze enden. Hierbei könnte auch der Schülerverkehr untersucht werden. Die angrenzenden Gemeinden Wentorf und Reinbek sind ebenfalls Mitglieder des Nachbarschaftsforums. Bei der Erstellung könnten sie miteinbezogen werden. Die Konzepterstellung würden allerdings Wohltorf, Aumühle und Börnsen alleine beauftragen, da Reinbek und Wentorf aktuell bereits an ähnlichen Themen arbeiten.

Sobald die drei Gemeinden das Radverkehrskonzept beschlossen haben, stellt die Klimaschutzmanagerin den entsprechenden Förderantrag beim Sonderprogramm

„Stadt und Land“. Dem Anhang kann die Förderrichtlinie entnommen werden. Die voraussichtlichen Kosten werden ca. 45.000 € betragen. Pro Gemeinde würde also ca. 15.000 € anfallen. Bei der Förderquote von 75 % würde für Aumühle ein Eigenanteil von 3.750 € übrigbleiben.

**Finanzielle Auswirkungen:**

im Verwaltungshaushalt: Ja  
 Im Vermögenshaushalt: Nein

Einnahmen:	€ 11.250	Ausgaben:	€ 15.000
Haushaltsstelle:	13.1.61000.16100	Haushaltsstelle:	13.1.61000.65000
voraussichtl. jährl. Folgeeinnahmen:	€	voraussichtl. jährl. Folgekosten:	€

Deckung / Bemerkung:

im Haushalt sind Mittel enthalten: Nein

*Vorschlag für über- / außerplanmäßige Deckung finden Sie im Beschlussvorschlag*

**Anlage/n:**

1 Förderrichtlinie\_Stadt\_land

# **Richtlinie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus für die Gewährung von Zuwendungen aus dem Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ in Schleswig-Holstein**

Bekanntmachung des Ministeriums Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus vom 05. August 2022 – VII 40 –  
(Amtsblatt Schleswig-Holstein vom 29. August 2022, Seite 908)

Inhalt:

1. Förderziel, Zweck und Fördergebiet sowie Rechtsgrundlage
2. Gegenstand der Förderung
3. Zuwendungsempfänger/innen
4. Zuwendungsvoraussetzungen
5. Art und Umfang sowie Höhe der Zuwendung
6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen
7. Verfahren
8. Geltungsdauer

Auf der Grundlage von Artikel 104b Grundgesetz stellt der Bund den Ländern bis zum Ablauf des Jahres 2023 Finanzhilfen für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ zur Verfügung. Die Mittel sind sowohl für Investitionen des Landes als auch für Investitionen der Kommunen einsetzbar und sollen in Schleswig-Holstein zielgerichtet im Sinne der 2020 verabschiedeten Radstrategie des Landes „Ab aufs Rad im echten Norden“ genutzt werden. Die Radstrategie soll Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein sein. Ziel ist es, zum einen mehr Menschen auf das Rad zu bewegen. Dafür ist es erforderlich, neben der Qualitätsverbesserung die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Daher hat sich das Land mit der Radstrategie zum anderen das Ziel gesetzt, die Unfallzahlen zu minimieren. Des Weiteren will Schleswig-Holstein als Tourismusland den Radtourismus attraktiver machen, sodass es unter die Top 3 Länder im Radtourismus gelangt.

Um diese Ziele zu erreichen, sind sowohl das Land als auch die Kommunen gefordert, die Qualität der Radinfrastruktur so zu verbessern, dass die Nutzung des Fahrrads sowohl im Alltag als auch in der Freizeit sicherer, komfortabler und damit attraktiver wird. Die Finanzhilfen des Bundes sollen in Schleswig-Holstein

insbesondere für solche Maßnahmen eingesetzt werden, die schnell umsetzbar sind und Signalkraft haben. Beispielhaft hierfür ist die Förderung der in der Radstrategie festgelegten Quick Win-Maßnahmen wie Radbügel und Service Stationen. Darüber hinaus sollen prioritär solche Maßnahmen gefördert werden, die die Verkehrssicherheit verbessern, wie Beschilderungen, Markierungen, Beleuchtungsanlagen sowie Verkehrsflussmaßnahmen. Auch die Einrichtung von Fahrradstraßen und die dafür notwendigen Investitionen im Lande sollen unterstützt werden. Für Neu-, Um- und Ausbauprojekte stehen den Kommunen auch andere Fördermöglichkeiten des Landes wie z.B. das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-SH) zur Verfügung. Darüber hinaus werden durch das Land die notwendigen Sanierungen von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen fortgesetzt.

## **1. Förderziel, Verwendungszweck und Fördergebiet sowie Rechtsgrundlage**

- 1.1 Mit den Finanzhilfen des Bundes sollen Investitionen der Länder sowie von Gemeinden und Gemeindeverbänden in die Radverkehrsinfrastruktur, mit Blick auf ein flächendeckendes Angebot gefördert werden, die ohne eine finanzielle Beteiligung des Bundes erst nach dem Jahr 2023 oder überhaupt nicht getätigt würden. Möglichst sollen so auch interkommunale Maßnahmen, insbesondere Stadt-Umland-Verbindungen einschließlich Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze unterstützt werden. Damit soll eine bemerkbare Verlagerung der Verkehre auf das Fahrrad und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr geschaffen werden.
- 1.2 Als Grundlage für die Gewährung, die Auszahlung und die Rückzahlung von Zuwendungen, den Nachweis ihrer Verwendung und die Prüfung der Verwendungsnachweise sind in Anwendung dieser Richtlinie folgende Normen hinzuzuziehen:
  - die Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes und aufgrund des Haushaltsgesetzes 2020 für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ vom 22.12.2020,
  - die Vorschriften des Landesverwaltungsgesetzes Schleswig-Holstein (Landesverwaltungsgesetz - LVwG -),
  - §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung Schleswig-Holstein (LHO) und die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV/VV-K zu § 44),
  - die geltenden technischen und bauvertraglichen Regelwerke.

- 1.3 Ein Anspruch der Antragstellerin/des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## **2. Gegenstand der Förderung**

- 2.1 Förderfähig sind Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur, die sich in der Baulast des Landes, von Gemeinden, Kreisen oder kreisfreien Städten befinden.

Als Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur gelten insbesondere

- 2.1.1 der Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) und des benötigten Grunderwerbs von:

- straßenbegleitenden, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) möglichst getrennten Radwegen (auch als Radfahr- und Schutzstreifen ausgebildet) einschließlich deren baulicher Trennung vom Kfz-Verkehr,
- eigenständigen Radwegen,
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen,
- Radwegebrücken oder -unterführungen zur höhenfreien Querung, insbesondere von Straßen, Schienen- und Wasserwegen im Zuge von Radverbindungen,
- Knotenpunkten, die die Komplexität reduzieren, die Verkehrsströme trennen, eine vollständig gesicherte Führung des Radverkehrs vorsehen und/oder Sichthindernisse konsequent beseitigen, ebenso der Bau von Schutzinseln und/oder deutlich vorgezogenen Haltelinien.

Hierzu gehören auch die aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlichen Elemente der verkehrstechnischen Ausstattung der Wege einschließlich Beleuchtungsanlagen und wegweisende Beschilderung.

- 2.1.2 der Neu-, Um- und Ausbau der Anlagen des ruhenden Verkehrs einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen Dritter (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) für Fahrräder und Lastenräder von

- Abstellanlagen, die eine diebstahlsichere, standfeste und stabile Befestigung von Fahrrädern ermöglichen, wie beispielsweise Anlehnbügel, Doppelstockparksysteme oder Fahrradboxen,
- Fahrradparkhäusern an wichtigen Quellen/Zielen des Radverkehrs.

- 2.1.3 betriebliche Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr, die Koordinierung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen,

getrennte Ampelphasen (Grünphasen) für die unterschiedlichen Verkehrsströme zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs oder des Verkehrsflusses für den Radverkehr.

- 2.1.4 die Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten durch Dritte (außerhalb der öffentlichen Verwaltung) unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen, insbesondere dem Fußverkehr. Die Ausgaben hierfür sind auch rückwirkend bis max. 01.01.2021 als vorweggenommene Planungskosten zusammen mit der Umsetzung der ersten daraus folgenden investiven Maßnahme förderfähig.
  - 2.1.5 die Sanierung und Ertüchtigung von Radwegen bzw. Radinfrastrukturen.
  - 2.1.6 die Beseitigung von Unfallschwerpunkten.
  - 2.1.7 das Fahrradparken und Pedelecparken mit Lademöglichkeit an den Schnittstellen zum ÖPV mit Bus und Bahn.
- 2.2 Nicht förderfähig sind
- Maßnahmen, die ausschließlich touristischen Verkehren dienen oder zu dienen bestimmt sind.
  - Radschnellwege im Sinne der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes in Verbindung mit § 5b Bundesfernstraßengesetz zum Bau von Radschnellwegen in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände“ (VV Radschnellwege 2017 - 2030).
  - Verwaltungskosten (mit Ausnahme der erforderlichen Planungsleistungen Dritter außerhalb der öffentlichen Verwaltung).
  - Kosten, die ein anderer als die Trägerin/ der Träger des Vorhabens gesetzlich zu tragen verpflichtet ist.
  - Die Ausgaben für die Erstellung von Machbarkeitsstudien und Potenzialanalysen.
  - Umsatzsteuer, soweit diese nach dem Umsatzsteuergesetz in der Fassung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386) in der jeweils geltenden Fassung als Vorsteuer abziehbar ist.

### **3. Zuwendungsempfänger/innen**

Antragsberechtigt sind:

- 3.1 Gemeinden
- 3.2 Kreise sowie
- 3.3 Kreisfreie Städte

Sofern das Land eigene Maßnahmen aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ beantragt, erfolgt dies direkt beim Bund.

#### **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

Voraussetzung für eine Förderung ist, dass

- 4.1 das Vorhaben nicht Teil eines anderen Fördervorhabens des Bundes oder der EU ist.
- 4.2 das Vorhaben im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes oder mindestens eines Radverkehrskonzeptes bzw. Radnetzes erfolgt und den Zielen des Sonderprogrammes des Bundes sowie dieser Richtlinie entspricht. Die Ziele der Radstrategie Schleswig-Holstein, der Raumordnung und Landesplanung sind dabei zu berücksichtigen. Das Vorhaben ist mit anderen städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen abzustimmen.
- 4.3 das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei ist und unter Beachtung der anerkannten technischen Regelwerke sowie der in Schleswig-Holstein eingeführten landesspezifischen Regelungen und der einschlägigen Gesetze jeweils in ihrer aktuellen Fassung geplant und umgesetzt wird.
- 4.4 die Belange von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt und die Vorhaben den gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Die hierfür zuständigen Stellen sind in angemessener Weise einzubeziehen.
- 4.5 die Gesamtfinanzierung des Vorhabens einschließlich der Folgekosten sichergestellt ist. Folgekosten sind nicht zuwendungsfähig. Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid bestimmten Zwecks verwendet werden.
- 4.6 der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit eingehalten wird.
- 4.7 das Vorhaben eine eigene Verkehrsbedeutung und insgesamt eine positive Prognose hinsichtlich des Verlagerungspotenzials aufweist.

- 4.8 das Vorhaben dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast betrieben und unterhalten werden kann.
- 4.9 die Antragstellenden entweder Eigentümer der erforderlichen Flächen sind oder aber nachweisen können, dass sie für die Flächen mindestens für die Dauer der Zweckbindungsfrist über hinreichende Einwirk- und Verfügungsrechte verfügen und die ungehinderte Ausübung des Gemeingebrauchs gewährleistet ist.
- 4.10 das Vorhaben vor Erteilung des Zuwendungsbescheides noch nicht begonnen wurde. Eine Zustimmung zum vorzeitigen Beginn, die keinen Rechtsanspruch auf eine spätere Förderung begründet, kann in Ausnahmefällen schriftlich unter Begründung des Erfordernisses bei der Bewilligungsstelle beantragt werden. Das Finanzierungsrisiko trägt die/der Antragstellerin/der Antragsteller.
- 4.11 die vergaberechtlichen Vorschriften eingehalten werden. Dies gilt auch für Planungsleistungen, soweit sie förderungsfähig nach dieser Richtlinie sind, die bereits vor Antragstellung in Auftrag gegeben werden.

## **5. Art und Umfang sowie Höhe der Zuwendung**

- 5.1 Die Zuwendung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel grundsätzlich als Anteilsfinanzierung in Form eines zweckgebundenen, nicht rückzahlbaren Zuschusses zur Projektförderung gewährt und auf einen Höchstbetrag begrenzt.
- 5.2 Die regelmäßige Förderquote beträgt bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben. Abweichend von Satz 1 beläuft sich die Regelförderung mit Frist zum 31.12.2021 auf bis zu 80 vom Hundert der förderfähigen Ausgaben.
- 5.3 Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben, die der Antragstellerin/dem Antragssteller für eine sparsame und zweckmäßige Ausführung des Vorhabens im Bewilligungszeitraum entstehen. Die Summe aller staatlichen Zuwendungen und zweckbestimmten Einnahmen darf die Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht überschreiten.
- 5.4 Eine Erhöhung der Förderung auf bis zu 90 von Hundert ist möglich, wenn:

- die antragstellende Kommune für das vorvergangene Jahr der Antragstellung eine Fehlbetragszuweisung nach § 17 FAG erhalten hat,
  - die antragstellende kreisfreie Stadt Konsolidierungshilfen nach § 16 FAG erhält oder
  - die antragstellende Kommune allgemeine Finanzaufweisungen nach § 11 FAG erhält.
- 5.5 Die Entscheidung, ob von den in Ziff. 5.2 benannten Förderquoten abgewichen wird, erfolgt durch die Bewilligungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen. Ein angemessener Eigenanteil verbleibt der Zuwendungsempfängerin/dem Zuwendungsempfänger. Der Eigenanteil darf nicht durch andere Förderprogramme des Bundes oder der Europäischen Union (EU) ersetzt werden.
- 5.6 Die Kombination der Zuschüsse aus dem vorliegenden Förderprogramm mit Zuschüssen, Krediten und Zulagen aus anderen, als in Ziff. 4.1 benannten Förderprogrammen ist möglich, wenn die Richtlinien dieser Programme das zulassen und eine Kombination den Zielen dieser Richtlinie dient.
- 5.7 Abweichend vom in Ziff. 5.1 benannten Grundsatz der Anteilsfinanzierung erfolgt eine vollständige Übernahme der Beschaffungskosten bei folgenden Vorhaben:
- Fahrradbügel bis zu 150 Euro pro Bügel bis zu einer Anzahl von 10.000
  - Servicestationen bis zu 2.000 Euro pro Servicestation bis zu einer Anzahl von 100.
  - Die Kosten des Einbaus sowie der dafür benötigte Grunderwerb können nach Ziffer 5.1. bis zu 80 bzw. 75 von Hundert gefördert werden.
- Die Voraussetzung nach Ziffer 4.2. ist für Fahrradbügel und Servicestationen nicht erforderlich.
- 5.8 Zuwendungen unter 7.500 Euro sollen nicht bewilligt werden. Für Bewilligungen nach Ziffer 5.7. kann diese Bagatellgrenze im Einzelfall unterschritten werden.
- 5.9 Die Bewilligungsbehörde kann zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwandes Pauschalen zur Feststellung der Planungskosten oder der zuwendungsfähigen Investitionskosten einer förderfähigen Maßnahme festlegen und anwenden.

## **6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

- 6.1 Durch die Erteilung eines Zuwendungsbescheides werden die aufgrund anderer Rechtsvorschriften bestehenden Verpflichtungen, für Vorhaben eine Genehmigung, Erlaubnis oder Zustimmung einzuholen, nicht ersetzt.
- 6.2 Das Einreichen eines Antrages beinhaltet das Einverständnis, dass alle hiermit zusammenhängenden Daten von der Bewilligungsstelle (oder der von ihr beauftragten Stelle) auf Datenträger gespeichert und von ihr oder der von ihr beauftragten Stelle zur Erfolgskontrolle über die Wirksamkeit des Förderprogramms ausgewertet werden und Auswertungsergebnisse veröffentlicht werden dürfen. Die Verwendung der Daten zu wissenschaftlichen Zwecken richtet sich nach den allgemeinen Regeln.
- 6.3 Gemeinsam mit dem Bund führt das Land Schleswig-Holstein eine Evaluierung der geförderten Maßnahmen durch. Die Antragstellerin/ der Antragsteller verpflichtet sich mit der Stellung des Antrages, ihr/ihm zugängliche Daten zu erheben. Die Antragstellerin/der Antragsteller gibt mit seiner Antragstellung das Einverständnis, dass das Land die zur Evaluierung erforderlichen Daten an die entsprechenden Stellen zur Verarbeitung weitergeben darf. Das Land veröffentlicht auf den Internetseiten des für Verkehr zuständigen Ministeriums eine Auflistung solcher Daten, die als erheblich im Sinne dieser Richtlinie erachtet werden.
- 6.4 Sollte sich im Zuge einer durchgeführten Evaluation ergeben, dass eine weitergehende oder aber erneute Datenerhebung den Zielen der Richtlinie dienlich erscheint, verpflichtet sich die Antragstellerin/der Antragsteller, dies zu ermöglichen; dieses gilt nicht, soweit die Antragstellerin/der Antragsteller ein besonderes Interesse darlegen kann.
- 6.5 Die Rechte der Bewilligungsbehörde oder ihrer Beauftragten sowie des Landesrechnungshofes bleiben unberührt. Den Behörden des Bundes wie auch deren Beauftragten sowie dem Bundesrechnungshof stehen die gleichen Rechte zu wie den in Satz 1 Benannten.
- 6.6 Die Zuwendungsempfängerin/der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsbehörde anzuzeigen, soweit ergänzende Fördermittel beantragt, bewilligt oder gewährt werden.

## **7. Verfahren**

- 7.1 Antragsverfahren

7.1.1 Die Zuwendungen werden auf schriftlichen Antrag gemäß Antragsmuster hin gewährt. Die Anträge sind bei der Bewilligungsbehörde in vollständiger Weise zu stellen.

Der letzte Termin für das Einreichen eines Antrags ist der 30. Juni 2024.

7.1.2 Der Antrag muss bei Vorhaben, die den Straßenbau betreffen, insbesondere enthalten:

#### 7.1.2.1 Erklärungen

- zur Beteiligung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bzw. entsprechender Verbände,
- zur Erhebung von Ausbau-oder Erschließungsbeiträgen,
- zum Stand der vorgesehenen planungsrechtlichen Absicherung,
- zur Notwendigkeit von Grunderwerb,
- zum Erhalt einer Finanzhilfe im Sinne der Ziffer 5.4.
- zur Zusammensetzung der voraussichtlichen Gesamtkosten und deren Jahresaufteilung.

7.1.2.2 Darüber hinaus muss der Antrag folgende Angaben enthalten:

- Inhaltliche Beschreibung des Vorhabens und der geplanten zeitlichen Umsetzung,
- Darlegung, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist,
- Übersichtsplan und Übersichtskarte mitfarbiger Darstellung des Vorhabens und, soweit zur Begründung erforderlich, dessen Einbindung in das vorhandene Straßennetz (z.B. GVP, Radwegekonzept),
- Kostenberechnung
- Angaben zur Gesamtfinanzierung des Vorhabens mit jahresbezogenem Finanzierungsplan
- Darstellung welche Verkehrsverlagerung durch das Vorhaben zu erwarten ist, einschließlich einer Schätzung der erwarteten CO2 Einsparung
- ggf. Straßenquerschnitt im vorhandenen und geplanten Zustand,
- Ergebnis der baufachlichen Prüfung,
- Verkehrsrechtliche Zustimmung der Verkehrsaufsichtsbehörde

7.1.3 Fachlich zuständige technische staatliche Verwaltung im Sinne der baufachlichen Ergänzungsbestimmungen (ZBau) zu den VV zu § 44 Abs.

1 LHO ist der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, wenn die vorgesehene Zuwendung des Landes 1.000.000 € übersteigt.

## 7.2 Bewilligungsverfahren

7.2.1 Bewilligungsbehörde ist das für Verkehr zuständige Ministerium.

7.2.2 Die Bewilligungsbehörde beachtet bei der Auswahl und der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens eine angemessene Verteilung der Mittel zwischen urbanen und ländlichen Regionen mit dem Ziel der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

7.2.3 Ergibt sich bei der Anwendung der Richtlinie eine unbeabsichtigte Härte oder liegen besondere landespolitische Interessen vor, können Ausnahmen von dieser Richtlinie zugelassen werden.

7.2.4 Die Antragsstellenden sind verpflichtet, auf die Bundesförderung in der öffentlichen Kommunikation angemessen hinzuweisen. In gleicher Weise ist auf die Mitwirkung des Landes hinzuweisen. Soweit die Antragstellerin/der Antragsteller im Rahmen des geförderten Vorhabens Öffentlichkeitsarbeit betreibt, ist diese/r verpflichtet, dem Land Rechte wie Foto- und Bildrechte zur Öffentlichkeitsarbeit des Landes zur Verfügung zu stellen.

7.2.5 Bei bedeutsamen Vorhaben ist die Zuwendungsempfängerin/der Zuwendungsempfänger zudem dazu verpflichtet, das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in die öffentlichkeitswirksame Kommunikation einzubinden. Das Radverkehrsvorhaben ist in der Regel bedeutend, soweit es sich um ein Vorhaben von landesweiter Bedeutung handelt. Die Entscheidung, ob ein Vorhaben bedeutsam ist, erfolgt durch den Bescheid der Bewilligungsbehörde.

7.2.6 Die Zweckbindungsfrist beträgt regelmäßig 15 Jahre, soweit die Zuwendungsempfängerin/der Zuwendungsempfänger nicht nachweist, dass die tatsächliche Lebensdauer des geförderten Gegenstandes kürzer ist oder im Bescheid etwas anderes bestimmt ist. Die Frist beginnt mit der Abnahme bzw. mit der Lieferung. Bei straßenbaulichen Vorhaben sind die geltenden Normen über Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein im Übrigen sinngemäß anzuwenden.

## 7.3 Anforderungs-/ Auszahlungsverfahren

Die Bewilligungsbehörde veranlasst auf Antrag der Zuwendungsempfängerin/des Zuwendungsempfängers die Auszahlung der Fördermittel. Die Zuwendung darf nur insoweit und nicht eher

angefordert werden, als sie für Zahlungen benötigt wird, die voraussichtlich innerhalb der auf die Anforderung folgenden drei Monate im Rahmen des Zuwendungszweckes zu leisten sind.

#### 7.4 Verwendungsnachweis

Die Zuwendungsempfängerin/der Zuwendungsempfänger hat spätestens ein Jahr nach Abschluss der Maßnahme der Bewilligungsbehörde die zweckentsprechende, wirtschaftliche und sparsame Verwendung der gewährten Zuwendung durch Vorlage des Verwendungsnachweises nachzuweisen, sofern im Bewilligungsbescheid keine abweichende Regelung benannt ist. Es sind die Bestimmungen des § 44 LHO und die dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften zu beachten.

### 8. Geltungsdauer

Die Richtlinie tritt rückwirkend zum 01.01.2021 in Kraft. Sie ist befristet bis zum 31.12.2024. Über diesen Zeitpunkt hinaus bestehende Mitteilungs- und Abrechnungspflichten der Zuwendungsempfängerin/des Zuwendungsempfängers bleiben unberührt.