



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Verfahrensprüfungsschema der Einzelnachweis- erbringung Klimabonus nach LGVFG

Inhaltsverzeichnis

1.	Einzelnachweise erforderlich	1
1.1	Kommunaler Straßenbau (KStB)	2
1.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	5
1.3	Rad- und Fußverkehr (RuF)	9
1.4	Prüfungsergebnis zur Höhe der Zuwendung (Klimabonus)	12

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen KStB	2
Tabelle 2	Checkliste Verkehrsmodell KStB - allgemein	4
Tabelle 3	Checkliste makroskopisches Verkehrsmodell - KStB	4
Tabelle 4	Checkliste mikroskopische Verkehrssimulation - KStB	4
Tabelle 5	Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen ÖPNV	5
Tabelle 6	Checkliste Verkehrsmodell - ÖPNV	8
Tabelle 7	Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen RuF	9
Tabelle 8	Checkliste Verkehrsmodell - RuF	10
Tabelle 9	Checkliste Begründung Plausibilitätsprüfung Radwege	11

Abkürzungsverzeichnis

B+R-Anlagen	Bike-and-Ride-Anlagen
BauGB	Baugesetzbuch
BWVP	Bundesverkehrswegeplan
EKrG	Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz)
KStB	Kommunaler Straßenbau
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg
LHO	Landeshaushaltsordnung Baden-Württemberg
LVwVfG	Landesverwaltungsverfahrensgesetz Baden-Württemberg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr: ÖPNV mit U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen, Bahnen besonderer Bauart, Bussen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park-and-Ride-Anlagen
RASt	Richtlinie für Stadtstraßen
RuF	Rad- und Fußverkehr
VV-LHO	Allgemeine Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Baden-Württemberg
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
WaStrG	Bundeswasserstraßengesetz

In diesem Dokument wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten sind dabei ausdrücklich miteinbezogen, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

1.

Einzelnachweise erforderlich

Anlage 21 zur VwV-LGVFG stellt die Anforderungen an die Berechnung eines besonders positiven Beitrags zum Klimaschutz durch Einzelnachweis gemäß Abschnitt A. Nummer 5.2.2.4 VwV-LGVFG auf. Sie legt fest, dass als Maßzahl für die Einzelnachweisführung das Verhältnis der jährlich eingesparten CO₂-Emissionen in t/Jahr zu den nach LGVFG zuwendungsfähigen Kosten in Millionen Euro herangezogen wird. Beträgt die jährliche Einsparung mindestens 25 t CO₂ je Million Euro zuwendungsfähiger Kosten liegt ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz vor. Dabei ist insbesondere zu prüfen, dass die dem Einzelnachweis zu Grunde gelegten zuwendungsfähigen Investitionskosten mit dem Förderantrag übereinstimmen.

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten der Einzelnachweisführung, mit der die besondere Klimafreundlichkeit des Vorhabens nachgewiesen werden kann. Näheres zu den drei Möglichkeiten ist in der **Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“** beschrieben.

- » Auf Grundlage eines **vereinfachten Berechnungsverfahrens**
- » Auf Grundlage einer **Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen:**
- » Auf Grundlage einer **Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen**

Welche Einzelnachweisart jeweils bei konkreten Vorhaben heranzuziehen ist, wird in den folgenden Übersichten je Bereich (KStB, ÖPNV und RuF) vorgestellt. Die Zuordnung zu den einzelnen Bereichen und daraus folgend die Frage, welches Einzelnachweisverfahren anzuwenden ist, richtet sich nach der **förderrechtlichen Subsumtion** der Vorhaben unter die Fördergegenstände. Wird für abgrenzbare Bestandteile eines Gesamtvorhabens der Klimabonus beantragt, so ist dieser abgrenzbare Teil des Gesamtvorhabens als „Vorhaben“ i.S.d. VwV-LGVFG zu werten, und das für dieses (Teil-) Vorhaben einschlägige Einzelnachweisverfahren kann angewandt werden. Wird beispielsweise eine Brückenkappe als Bestandteil eines Brückenmodernisierungsprogramms verbreitert, um einen Radweg darauf zu errichten, dann kann die benötigte Emissionsminderung des Radwegs im Verhältnis zu den anteiligen Investitionen des Radwegs mit dem einschlägigen vereinfachten Berechnungsverfahren ermittelt werden. Zu beachten ist, dass für das abgrenzbare Vorhaben die formellen und materiellen Voraussetzungen vorliegen müssen.

Werden außerverkehrliche Klimawirkungen von Maßnahmen geltend gemacht, die in einem unmittelbaren baulichen Zusammenhang mit einer Verkehrsanlage stehen, so ist die Klimawirkung entsprechend zu berechnen und ins Verhältnis zu den Investitionen des Gesamtvorhabens zu setzen. Dieser Fall kann beispielsweise auftreten, wenn der Klimabonus für eine Lärmschutzwand mit einer Photovoltaikanlage beantragt wird. Mit einer Lärmschutzwand sind keine verkehrlichen Wirkungen und keine Wirkungen auf CO₂-Emissionen verbunden. Auch eine Photovoltaikanlage hat keine verkehrlichen Wirkungen, sie kann aber zu außerverkehrlichen Emissionseinsparungen führen. In diesem Fall kann die außerverkehrliche Emissionseinsparung in einem Einzelnachweis in geeigneter Weise dargelegt werden. Konsistent zu den sonstigen Einzelnachweisverfahren sind dabei folgende Emissionsraten für Strom zu verwenden:

- » Emissionsrate durchschnittlicher Strommix Deutschland: 414 g CO₂/kWh
- » Emissionsrate erneuerbar erzeugter Strom: 21 g CO₂/kWh

Die so berechnete außerverkehrliche Emissionseinsparung in t CO₂ pro Jahr ist durch die zuwendungsfähige Investitionssumme des Gesamtvorhabens, in diesem Fall bestehend aus Lärmschutzwand und Photovoltaikanlage, zu dividieren.

1.1

Kommunaler Straßenbau (KStB)

Für den Bereich KStB gibt Tabelle 1-1 eine Übersicht, welche Verfahren je Fördergegenstand möglich sind.

Tabelle 1 Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen KStB

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
I.1.1	Verkehrswichtige innerörtliche Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.2	Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.3	Verkehrswichtige außerörtliche Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.4	Dynamische Verkehrsleit-/steuerungs- und -informationssysteme sowie Umsteigeparkplätze und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.5	Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 BauGB	Eine entsprechende Förderrichtlinie wird derzeit vom Verkehrsministerium erarbeitet.
I.1.8. 1. Alt.	Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung an bestehenden Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.8. 2. Alt.	Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung - Elektromobilität	Einzelnachweis gemäß Erlass zur Förderung von Ladeinfrastruktur an Straßen sowie auf öffentlichen und nicht öffentlichen Flächen vom 12.08.2021

Aufgrund der Komplexität der verkehrlichen Wirkungen im Bereich KStB sind aktuell keine vereinfachten Berechnungsverfahren in der Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“ verfügbar. Für die ausgewählten Fördergegenstände in Tabelle 1-1 besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Einzelnachweisführung mittels einer Verkehrsuntersuchung bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Anforderungen an die angewendete Methodik werden in der Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“ erläutert.

Für einzelne Fördergegenstände im KStB-Bereich besteht für den Antragstellenden die **Möglichkeit, vorab zu prüfen**, ob eine vertiefende und aufwendige Untersuchung mittels einer Verkehrsuntersuchung auf Basis eines Verkehrsmodells zielführend ist. Für den Zuwendungsgeber besteht an dieser Stelle kein Handlungsbedarf. Der Antragstellende findet in der Anlage „*Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften*“ eine Erläuterung der Vorabprüfung.

Checkliste Verkehrsuntersuchung – KStB

Der Einzelnachweis für den Klimabonus kann auch mittels der Ergebnisse einer **Verkehrsuntersuchung** erbracht werden. Auf Basis von **Verkehrsmodellen** können die verkehrlichen Wirkungen (z. B. Pkw-Fahrleistung) berechnet werden. In der Anlage „*Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften*“ werden Anforderungen an Verkehrsuntersuchungen auf Basis von Verkehrsmodellen beschrieben. Als Vereinfachung für den Zuwendungsgeber werden im Folgenden **Checklisten** für die Anforderungen an die Verkehrsmodellierung im Bereich KStB analog zur Beschreibung in der Anlage dargelegt:

- » Verkehrsmodell allgemein KStB (makroskopisches und mikroskopisches)
- » Makroskopisches Verkehrsmodell
- » Mikroskopisches Verkehrsmodell

Tabelle 2 Checkliste Verkehrsmodell KStB - allgemein

Eigenschaften	Prüfung durch	Ja	Nein
Bezugszeitraum: Analyse	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bezugszeitraum: Prognose	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Untersuchungsraum	Verkehrszellenplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kalibrierte Analyse-Umlegung	Angemessenheit im Bericht, Umlegungsplot	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Prognose-Umlegung	Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Planfall/Mitfall	Übersichtsplan Vorhaben, Umlegungsplot	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Mitfallwirkung	Differenzplot	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Ausweisung der Betriebs- bzw. Fahrleistung	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umrechnung in CO₂-Emissionen	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tabelle 3 Checkliste makroskopisches Verkehrsmodell - KStB

Eigenschaften	Prüfung durch	Ja	Nein
Berücksichtigte Verkehrsmittel KStB: MIV	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Routingfähiges Netz für die betrachteten Verkehrsmittel	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Induzierter Verkehr	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nachfragematrix	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tabelle 4 Checkliste mikroskopische Verkehrssimulation - KStB

Eigenschaften	Prüfung durch	Ja	Nein
Unterscheidung Fahrzeugtypen	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Differenzierung der Emissionsklassen	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anteile Emissionsklassenverteilung	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrzeugtypspezifische Emissionsberechnungen	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.2

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Für den Bereich ÖPNV gibt Tabelle 1-5 eine Übersicht der Verfahrensmöglichkeiten je Fördergegenstand.

Sofern eine Standardisierte Bewertung für ein Vorhaben eingefordert wurde, so ist der Saldo der CO₂-Emissionen daraus zu entnehmen.

Tabelle 5 Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen ÖPNV

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
II.1.1	Bau, Aus- oder Umbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.1.2	Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen, insbesondere der Straßenbahnen, Eisenbahnen, urbanen Seilbahnen und der integrierten Schnellbussysteme oder Spurbusse, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Gegenüber dem sonstigen Verkehr muss der Vorrang dieser Verkehrsmittel sichergestellt sein. Insbesondere muss bei Bahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper geführt werden, deren beschleunigter Verkehr grundsätzlich sichergestellt sein.	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.1.4	Bau, Aus- oder Umbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen. Dem Bau oder Ausbau gleichgestellt ist dabei die örtliche Verlegung einer bestehenden Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.1.5	Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten)	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.1.6	Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentrale Werkstätten,	für die Ladeinfrastruktur:

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
	soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen	» Die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur hat aufgrund des Betriebs der entsprechenden Busse einen besonders hohen treibhausgaseinsparenden Effekt. Aus diesem Grund wird der Klimabonus für die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur pauschal gewährt. Eine Einzelnachweiserbringung ist nicht notwendig. Eine entsprechende Regelung wird derzeit vom VM erarbeitet.
II.1.7	Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
II.1.8	Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen, wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation und Anschlussicherung und für interoperable elektronische Fahrausweise	» Sonstige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO ₂ -Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO ₂ -Wirkungen

Falls eine **Standardisierte Bewertung** vorliegt, ist der Saldo der CO₂-Emissionen direkt aus dieser zu entnehmen und ins Verhältnis zu den zuwendungsfähigen Investitionskosten zu setzen. Gleiches gilt bei Vorliegen einer sonstigen geeigneten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß Abschnitt B. Nummer II.3.3.2.5 VwV-LGVFG. Werden in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung keine CO₂-Emissionen ausgewiesen, so können die eingesparten und auf den ÖV verlagerten Verkehrsleistungen sowie die ÖV-Fahrleistungsänderungen in CO₂-Emissionswirkungen umgerechnet werden. In Kapitel 3 der Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“ wird dazu eine Anleitung gegeben.

Bei Vorhaben nach Abschnitt B. Nummer II.1.5 VwV-LGVFG „**Multimodale Knoten**“ sind folgende Besonderheiten zu beachten:

- » Gemäß Abschnitt A. Nummer 5.2.2.3 VwV-LGVFG ist der Ausbau von **SPNV-Stationen** und deren Umfeld zu multimodalen Mobilitätsknoten im besonderen Landesinteresse. Ein erhöhter Fördersatz ist möglich, wenn mindestens sechs der in Abschnitt A. Nummer 5.2.2.3 VwV-LGVFG aufgelisteten Bausteine erfüllt sind.
- » Wenn die Fördervoraussetzungen gemäß Abschnitt B. Nummer II.1.5 VwV-LGVFG für einen sonstigen multimodalen Knoten (in unmittelbarer Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder Teil eines Konzepts mehrerer multimodaler Knoten, die eine sinnvolle Anbindung der vernetzten Mobilitätsformen an den ÖPNV gewährleisten) gegeben sind, kann angenommen werden, dass deren Klimawirkung umso höher ist, je höher ihr Verkehrsverlagerungspotential vom MIV zum Umweltverbund ist. Sind ausreichend Bausteine für eine intermodale Verknüpfung vorhanden, dann kann von der besonderen

Klimafreundlichkeit ausgegangen werden. Dies ist dadurch begründet, dass der multimodale Knoten dann ein ausreichendes Potential besitzt, umweltfreundliche Verkehre zu verknüpfen. Die Anlage „*Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften*“ stellt eine entsprechende Liste mit Bausteinen bereit. Sind mehr als sechs der in der Anlage aufgelisteten Bausteine realisiert, dann ist ein ausreichendes Verkehrsverlagerungspotential gegeben und die besondere Klimafreundlichkeit ist zu erwarten.

- » Für **P+R-Vorhaben** existiert ein vereinfachtes Berechnungsverfahren in der Anlage „*Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften*“.

Bei Vorhaben nach Abschnitt B. Nummer II.1.6 VwV-LGVFG (Betriebshöfe/Werkstätten) ist eine besondere Klimafreundlichkeit bei Investitionen in **Tank- und Ladeinfrastruktur** zu erwarten. Die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur hat aufgrund des Betriebs der entsprechenden Busse einen besonders hohen treibhausgaseinsparenden Effekt. Aus diesem Grund wird der Klimabonus für die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur pauschal gewährt. Eine Einzelnachweiserbringung ist nicht notwendig. Eine entsprechende Regelung wird derzeit vom VM erarbeitet.

Checkliste Verkehrsuntersuchung - ÖPNV

Der Einzelnachweis für den Klimabonus kann auch mittels der Ergebnisse einer **Verkehrsuntersuchung** erbracht werden. Auf Basis von **Verkehrsmodellen** können die verkehrlichen Wirkungen (z. B. Pkw-Fahrleistung) berechnet werden. In der Anlage „*Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften*“ werden Anforderungen an Verkehrsuntersuchungen auf Basis von Verkehrsmodellen beschrieben. Als Vereinfachung für den Zuwendungsgeber werden im Folgenden **Checklisten** für die Anforderungen an die Verkehrsmodellierung (ÖPNV) analog zur Beschreibung in der Anlage dargelegt:

Tabelle 6 **Checkliste Verkehrsmodell - ÖPNV**

Eigenschaften	Prüfung durch	Ja	Nein
Bezugszeitraum: Analyse	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bezugszeitraum: Prognose	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Untersuchungsraum	Verkehrszellenplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Berücksichtigte Verkehrsmittel ÖPNV: MIV, ÖV	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Routingfähiges Netz für die betrachteten Verkehrsmittel	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebot ÖV	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intermodale Verlagerungen (Modal Split)	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nachfragematrix	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kalibrierte Analyse-Umlegung	Angemessenheit im Bericht, Umlegungsplot	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Prognose-Umlegung	Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Planfall/Mitfall	Übersichtsplan Vorhaben, Umlegungsplot	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Mitfallwirkung	Differenzplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausweisung der Betriebs- bzw. Fahrleistung	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umrechnung in CO₂-Emissionen	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.3

Rad- und Fußverkehr (RuF)

Für den Bereich RuF gibt Tabelle 1-7 eine Übersicht der Verfahrensmöglichkeiten je Fördergegenstand.

Tabelle 7 Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen RuF

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
III.2.1	Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Verkehrsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
III.2.2	Radverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Verkehrsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
III.2.4	Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur	Rad: <ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Verkehrsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
III.2.5	Fahrradabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> » Vereinfachtes Berechnungsverfahren

Der Einzelnachweis im Bereich RuF für den Klimabonus kann auch mittels der Ergebnisse einer **Verkehrsuntersuchung** erbracht werden. Auf Basis von **Verkehrsmodellen** können die verkehrlichen Wirkungen (z. B. Pkw-Fahrleistung) berechnet werden. In der Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“ werden Anforderungen an Verkehrsuntersuchungen auf Basis von Verkehrsmodellen beschrieben. Als Vereinfachung für den Zuwendungsgeber werden im Folgenden **Checklisten** für die Anforderungen an die Verkehrsmodellierung „RuF“ analog zur Beschreibung in der Anlage dargelegt:

Tabelle 8 **Checkliste Verkehrsmodell - RuF**

Eigenschaften	Prüfung durch	Ja	Nein
Bezugszeitraum: Analyse	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bezugszeitraum: Prognose	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Untersuchungsraum	Verkehrszellenplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Berücksichtigte Verkehrsmittel RuF: MIV, ÖV und Rad	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Routingfähiges Netz für die betrachteten Verkehrsmittel	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebot ÖV	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Intermodale Verlagerungen (Modal Split)	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nachfragematrix	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Komfortmerkmale Radverkehr ÖV	Angemessene Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kalibrierte Analyse-Umlegung	Angemessenheit im Bericht, Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prognose-Umlegung	Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Planfall/Mitfall	Übersichtsplan Vorhaben, Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitfallwirkung	Differenzplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausweisung der Fahrleistung	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umrechnung in CO₂-Emissionen	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Checkliste Vereinfachtes Berechnungsverfahren „Radwege“

Für Radwege wird in der Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“ ein vereinfachtes Berechnungsverfahren bzw. eine Plausibilitätsprüfung beschrieben. Zusätzlich zur Plausibilitätsprüfung wird eine verbale Begründung eingefordert. Für den Zuwendungsgeber wird in diesem Kapitel eine übersichtliche Checkliste für die Begründungsprüfung zur Plausibilitätsprüfung von Radwegen angeboten. Diese ist analog zur Verfahrensbeschreibung der Anlage aufgebaut.

Tabelle 9 Checkliste Begründung Plausibilitätsprüfung Radwege

	Prüfung durch	Ja	Nein
Mindestanforderungen			
Berechnung benötigte Pkw-Verlagerung	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbale Begründung	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorhaben über 5 Mio. € zuwendungsfähiger Investitionen: Mindestens ein quantitatives Kriterium wird berücksichtigt	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Punktwertung je Kriterium:			
Vernetzung/Netzschluss/Sicherheit			
Funktion des Radweges (Netzschluss, Teilabschnitt)	2 Punkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Steigerung Sicherheit für Radfahrende	1 Punkt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erschließungswirkung			
Erschließung Verkehrsaufkommensgebiete	2 Punkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Darstellung in einer Karte	1 Punkt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quantitative Datengrundlage			
Verhältnis notwendige Pkw-Verlagerung zu Kfz-Aufkommen (< 0,1)	3 Punkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verhältnis notwendige Pkw-Verlagerung zu Rad-Prognoseaufkommen (< 0,3)	3 Punkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reisezeitänderungen (Reduktion mindestens 10%)	2 Punkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Summe der Punkte:			

Sind in Summe mindestens 5 Punkte erreicht worden, kann die Begründung für die Plausibilitätsprüfung der Radwege angenommen werden.

1.4

Prüfungsergebnis zur Höhe der Zuwendung (Klimabonus)

Kann der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen angenommen bzw. durch Einzelnachweis oder durch Klimamobilitätsplan nachgewiesen werden, so kann eine Zuwendung in Höhe von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten bewilligt werden. Da nach Abschnitt A. Nummer 5.2.3 VwV-LGVFG bei der Prüfung ein strenger Maßstab anzuwenden ist, dürfte bei Zweifeln über den besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz der Klimabonus abzulehnen sein.

Bevor ein Antrag aufgrund fehlenden Nachweises abgelehnt wird, kann der Antragstellende zur Nachbesserung seines Antrags, insbesondere auch zur Nachbesserung des Nachweises des besonders positiven Beitrags zum Klimaschutz, aufgefordert werden. Dies umfasst auch die Antragstellenden auf Fehler und Unzulänglichkeiten in den von ihnen abgegebenen Erklärungen bzw. den gestellten Anträgen hinzuweisen, die im Interesse einer zweckmäßigen Rechtsverfolgung notwendigen Ergänzungen, Berichtigungen und Klarstellungen anzuregen und erforderlichenfalls die Betroffenen entsprechend zu belehren, vgl. § 25 Abs. 1 Satz 1 VwVfG. Eine Pflicht hierzu entsteht, sobald sich der Behörde der Eindruck aufdrängen muss, dass Anträge oder Erklärungen versehentlich oder aus Unkenntnis unterblieben oder unrichtig abgegeben sind. Eine Verpflichtung der Behörde, einen Antragsteller, der die ihm obliegende Mitwirkungspflicht nicht erfüllt hat, vor den daraus resultierenden Risiken eines Rechtsverlustes oder sonstigen Nachteils zu bewahren, besteht nicht.¹ Das bedeutet, die Behörde sollte bei unzureichendem Nachweis den Antragstellenden hierauf hinweisen und unter Fristsetzung zur Nachbesserung auffordern. Wird der Nachweis nach Hinweiserteilung jedoch nicht erbracht, ist es nicht die Pflicht der Behörde diesen zu ermitteln.

Kann der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen **nicht** angenommen bzw. durch Einzelnachweis oder durch Klimamobilitätsplan **nicht** nachgewiesen werden, so ist die Höhe der **Förderung auf maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten** im Wege der Festbetragsfinanzierung begrenzt, soweit nicht unabhängig vom Vorliegen des besonders positiven Beitrags zum Klimaschutz ein Vorhaben nach Abschnitt A. Nummer 5.2.2.1 – 5.2.2.3 VwV-LGVFG vorliegt, bei welchem (wie beim Klimabonus) eine Förderung von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten möglich ist.

¹ *Herrmann*, in: BeckOK VwVfG, Bader, Johann u. Ronellenfitsch, Michael [Hrsg.], 53. Edition, München 2021, Stand: 01.10.2021, § 25, Rn. 6.