

Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr
zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(VwV-LGVFG) vom 21. Februar 2025

INHALTSÜBERSICHT

Inhalt

| | | |
|------|---|----|
| A | Allgemeiner Teil..... | 4 |
| I. | Zweck und Ziel der Förderung | 4 |
| II. | Rechtsgrundlagen | 5 |
| III. | Zuwendungsempfänger | 6 |
| IV. | Allgemeine Zuwendungsbedingungen..... | 8 |
| 1 | Förderfähige Vorhaben, § 2 LGVFG..... | 8 |
| 2 | Voraussetzungen der Förderung, § 3 LGVFG | 8 |
| 3 | Weitere Voraussetzungen der Förderung..... | 12 |
| 4 | Programmanmeldung und Programmaufstellung | 15 |
| 5 | Antrag auf Gewährung einer Zuwendung..... | 18 |
| 6 | Rückforderung und Zinsen | 20 |
| 7 | Änderung der Zweckbestimmung | 20 |
| 8 | Erfolgskontrolle..... | 21 |
| V. | Art, Umfang und Höhe der Zuwendung | 21 |
| 1 | Art und Umfang der Zuwendung..... | 21 |
| 2 | Höhe der Zuwendung | 22 |
| 3. | Härtefallregelung. | 27 |
| 4. | Planungskostenpauschale..... | 28 |
| 5. | Umfang der Förderung | 29 |
| VI. | Prüfungsrecht des Rechnungshofs..... | 29 |
| VII. | Übergangsregelung | 29 |
| B | Besonderer Teil | 30 |

| | | |
|------|--|----|
| I. | Kommunaler Straßenbau | 30 |
| 1 | Gegenstand der Förderung im kommunalen Straßenbau | 30 |
| 2 | Verfahren im kommunalen Straßenbau | 38 |
| II. | Öffentlicher Personennahverkehr | 47 |
| 1 | Gegenstand der Förderung im ÖPNV | 47 |
| 2 | Art, Umfang und Höhe der Zuwendung | 65 |
| 3 | Verfahren im ÖPNV | 66 |
| III. | Rad- und Fußverkehr | 77 |
| 1 | Gegenstand der Förderung im Rad- und Fußverkehr | 77 |
| 2 | Art, Umfang und Höhe der Zuwendung | 81 |
| 3 | Verfahren zur Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur | 81 |
| C | Inkrafttreten | 88 |

A Allgemeiner Teil

I. Zweck und Ziel der Förderung

Das Land Baden-Württemberg gewährt Zuwendungen zur Finanzierung von Vorhaben, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der Luftsituation und des Lärmschutzes der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität dringend erforderlich sind. Nachhaltige Mobilität bedeutet, die Mobilitätsbedürfnisse in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise, beispielsweise durch die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, zu gewährleisten. Klimafreundliche Mobilität ist eine Mobilität, die mit den internationalen, europäischen, nationalen und landesweiten Klimaschutzzielen übereinstimmt und dazu beiträgt, die Treibhausgasemissionen im Verkehr entsprechend zu senken.

Ziele der Förderung sind insbesondere

- die Verbesserung des Verkehrsangebotes und der Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen, insbesondere in Hinblick auf die Mobilitätssicherung, den Klimaschutz, den Lärmschutz, die Luftreinhaltung, den Flächenverbrauch, den Naturschutz, die Verkehrssicherheit,
- die Herstellung von Barrierefreiheit im Verkehr,
- die Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsformen,
- die Verbesserung der Attraktivität von umweltverträglichen Verkehrsmitteln,
- die Anbindungen an das überörtliche Verkehrsnetz,
- die Verbesserung des Verkehrsflusses, auch zur Vermeidung von staubedingten Emissionen,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, die Sicherung und Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen,
- die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur als Beitrag zu einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte,
- die Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Straßen sowie die Verbesserung deren Ausbauzustands,
- die Anpassung der Infrastrukturen an steigende Anforderungen (zum Beispiel Modernisierung der Brückeninfrastrukturen),

- der beschleunigte Abbau des kommunalen Investitionsrückstandes bei der Brückenmodernisierung,
- der Ausbau, die Attraktivitätssteigerung und die Erhöhung der Kapazitäten der öffentlichen Verkehrsmittel sowie
- die Förderung des ländlichen Raums.

II. Rechtsgrundlagen

Grundlage für die Gewährung von Zuwendungen nach dieser Verwaltungsvorschrift sind

- das LGVFG vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Dezember 2022 (GBl. S. 649, 651) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
- die Landeshaushaltsordnung (LHO), insbesondere §§ 23 und 44 LHO, vom 19. Oktober 1971 (GBl. S. 428), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Dezember 2022 (GBl. S. 649) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung sowie die dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung vom 8. Juli 2022 (GBl. S. 506) (VV-LHO), die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Projektförderungen (AN-Best-P) sowie die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Projektförderungen an kommunale Körperschaften (ANBest-K) in der jeweils geltenden Fassung,
- das Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) in der Fassung vom 12. April 2005, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Februar 2021 (GBl. S. 181) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere der §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG,
- die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.06.2014, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2023/1315 (ABl. L 167 vom 30.06.2023, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (AGVO),
- die Verordnung (EG) Nummer 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nummer

1191/69 und (EWG) Nummer 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (VO (EG) Nummer 1370/2007),

- die Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Abl. L, 2023/2831 vom 15.12.2023) in der jeweils geltenden Fassung (De-minimis-VO),
- die Verordnung (EU) 2023/2832 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse erbringen (Abl. L, 2023/2832 vom 15.12.2023) in der jeweils geltenden Fassung (DAWI-de-minimis-VO).

Die Zuwendungen werden nach Maßgabe des Staatshaushaltsplans im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gewährt. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

III. Zuwendungsempfänger

Zuwendungen werden gewährt an

- Gemeinden,
- Landkreise,
- kommunale Zusammenschlüsse, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind, insbesondere Zweckverbände und
- bevollmächtigte kommunale Baulastträger bei baulastträgerübergreifenden und zusammenhängenden Maßnahmen;

Bei Vorhaben im Bereich des Kommunalen Straßenbaus (KStB) können Zuwendungen außerdem gewährt werden an öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 Prozent von Gebietskörperschaften) und kommunale Eigenbetriebe.

Bei Vorhaben des ÖPNV sowie bei Maßnahmen der Vernetzung von Mobilitätsformen (insbesondere Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen, multimodalen Knoten) außerdem an

- öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 Prozent von Gebietskörperschaften) und kommunale Eigenbetriebe sowie
- private Unternehmen,

soweit sie Vorhaben in Baden-Württemberg durchführen oder Linienverkehr nach § 2 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. S. 2694) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, in Verbindung mit §§ 42, 43 Nummer 2 oder § 44 PBefG selbst oder im Auftrag in Baden-Württemberg betreiben.

Sonstige Vorhabenträger wie zum Beispiel Aufgabenträger des Schienenpersonenverkehrs im Sinne des § 2 Absatz 12 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. S. 2598) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, oder Anstalten des öffentlichen Rechts, die nach dem LGVFG förderfähige Vorhaben umsetzen, können gleichermaßen Zuwendungsempfänger sein. Beim Bau, Aus- und Umbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten nach § 2 Nummer 7 LGVFG und bei der Errichtung von Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur ist auch eine Förderung für Schülerverkehre nach § 1 Nummer 4 der Freistellungsverordnung und für Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG möglich.

Bei Vorhaben im Bereich des Rad- und Fußverkehrs können Zuwendungen außerdem gewährt werden an

- öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 Prozent von Gebietskörperschaften) und kommunale Eigenbetriebe sowie
- private Unternehmen,

sofern sie im Allgemeininteresse förderfähige Vorhaben im Sinne des § 2 LGVFG durchführen.

Bei Vorhaben im Bereich Güterverkehr richtet sich der Kreis der Zuwendungsempfänger nach der jeweils gültigen Richtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs.

IV. Allgemeine Zuwendungsbedingungen

Zuwendungen werden nur auf Antrag gewährt und nur wenn es sich um ein förderfähiges Vorhaben handelt und das Vorhaben in ein Förderprogramm aufgenommen wurde, siehe §§ 2, 5 und 6 LGVFG. Darüber hinaus müssen die Fördervoraussetzungen gemäß § 3 LGVFG vorliegen.

1 Förderfähige Vorhaben, § 2 LGVFG

Die Voraussetzungen der förderfähigen Vorhaben nach § 2 LGVFG sowie Einzelheiten zur Antragstellung sind dem Allgemeinen sowie dem Besonderen Teil dieser VwV und den ergänzenden Anlagen oder Richtlinien zu dieser VwV zu entnehmen.

2 Voraussetzungen der Förderung, § 3 LGVFG

2.1 Zuwendungen werden nur für Vorhaben gewährt, die nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der Lärmsituation oder der Luftsituation dringend erforderlich sind, die Ziele der Raumordnung beachten und deren Grundsätze berücksichtigen.

2.2 Das zu fördernde Vorhaben muss in einem Lärmaktionsplan nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. S. 1792) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, einem Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG, einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen qualifizierten Fachkonzept oder Plan vorgesehen sein.

Ein für die Beurteilung gleichwertiger Plan ist insbesondere dann gegeben, wenn diesem die Grundsätze einer Planung zu entnehmen sind, er die verkehrlichen Zusammenhänge mit hinreichender Deutlichkeit erkennen lässt und/oder die verkehrlichen Zusammenhänge durch eine gutachterliche Stellungnahme ergänzt werden (beispielsweise Bauleitpläne, Nahverkehrspläne, Verkehrsgutachten et cetera).

Als gleichwertige Pläne werden insbesondere anerkannt:

- Klimamobilitätspläne,
- Landeskonzept Wiedervernetzung sowie die jeweils aktuelle Gesamtliste der gemeldeten Amphibienwanderstrecken und
- Rad- und Fußverkehrskonzepte mit Netzkonzeption, Schulwegpläne
- Reaktivierungskonzept Bahnstrecken des Landes Baden-Württemberg

Die Voraussetzung des Abschnitts A, Nummer IV. 2.2 gilt nicht für Automatische Fahrgastzählssysteme (§ 2 Nummer 9 LGVFG), für die Ertüchtigung und den Ersatzneubau von Brückenbauwerken (§ 2 Nummer 16 LGVFG), die Fahrzeugförderung (§ 2 Nummer 11 LGVFG), Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. S. 1221) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (§ 2 Nummer 10 LGVFG), Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten (§ 2 Nr. 7 LGVFG) und Grunderneuerungen von Verkehrswegen (§ 2 Nummer 4 LGVFG). Fördergrundsätze und vergleichbare Erlasse des Ministeriums für Verkehr sind als gleichwertig zu einem qualifizierten Fachkonzept anzusehen.

Ein qualifiziertes Fachkonzept ist ein Planungsinstrument, das sich insbesondere mit der zu fördernden Maßnahme und ihren Wirkungen und Auswirkungen auseinandergesetzt hat und sich in einen verkehrlichen Zusammenhang einfügt.

- 2.3 Das zu fördernde Vorhaben muss bau-, verkehrs- und betriebstechnisch einwandfrei, die natürlichen Ressourcen und Flächen soweit wie möglich schonend und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant und umsetzbar sein. Die wechselseitigen Interessen sind angemessen abzuwägen.

Bei Straßenbaumaßnahmen, die nicht Bestandteil eines Klimamobilitätsplans sind, ist im Rahmen der Prüfung zur Programmaufnahme ein Klimacheck (Betrachtung der Emissionen aus dem Fahrbetrieb und Lebenszyklusemissionen) als zusätzliches Kriterium durchzuführen. Die Antragsteller müssen entsprechende

erweiterte Antragsunterlagen für die Programmaufnahme einreichen (siehe Abschnitt B, Nummer I. 2.1). Der Klimacheck wird dabei nur für neue Netzelemente und für Ortsumgehungen sowie bei einem die Anzahl an Fahrstreifen erhöhenden Ausbau außerhalb von Knotenpunkten erfolgen. Radschnellverbindungen sind vom Klimacheck ausgenommen.

Zur Optimierung des Klimachecks können auch Möglichkeiten zur Schaffung einer verkehrsträgerübergreifenden, nachhaltigen Mobilität (z. B. Parkraummanagement, Aufwertung von Ortsmitten) genutzt werden.

Bei Antragstellern aus dem Ländlichen Raum im engeren Sinne (gemäß Definition der Raumkategorien im gültigen Landesentwicklungsplan) können zur Optimierung des Klimachecks zusätzliche Möglichkeiten der Antriebswende (z. B. Errichtung bzw. Anrechnung von bestehender Ladeinfrastruktur mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen oder bestehende Biomethan-Tankstellen) genutzt werden.

Sofern der Klimacheck gemäß den Absätzen 2 bis 4 rechnerisch nicht bestanden wird, kann die Förderfähigkeit bei Antragstellern aus dem Ländlichen Raum im engeren Sinne im Rahmen einer Gesamtschau aller Aktivitäten des Antragstellers zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität erlangt werden. Dabei können insbesondere folgende Maßnahmen Berücksichtigung finden:

On-Demand-Angebote; Bahnhofsmodernisierungsprogramme, Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, Park-and-Ride-Anlagen, Radverkehrssysteme, Bike-and-Ride-Anlagen, Maßnahmen zur Stärkung der Ortskerne, dynamische Verkehrsleitsysteme oder Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die verwaltungsinterne Abwicklung ist im Erlass vom 12. Januar 2023 (Az. VM2-3932-34/5/1) an die Regierungspräsidien geregelt.

- 2.4 Alle Vorhaben müssen die Belange von Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigen und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entsprechen. Bei der Vorhabensplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Sind kommunale Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte bestellt, hat der Vorhabenträger zu bestätigen, dass diese Gelegenheit hatten, sich an der Vorhabenplanung zu beteiligen. Die Bestätigung muss dabei insbesondere die Versicherung enthalten, dass den kommunalen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten ein angemessener Zeitraum zur Stellungnahme eingeräumt und die in den Stellungnahmen enthaltenen Argumente in die Abwägung zur Planung des Vorhabens einbezogen wurden. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne von § 12 Absatz 1 des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes (L-BGG), das zuletzt durch Gesetz vom 18. Dezember 2018 (GBl. S. 1560) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, anzuhören.

Im Bereich des ÖPNV ist bei der Planung von Maßnahmen zur Barrierefreiheit eine vorherige Abstimmung mit den örtlich zuständigen Verkehrsverbänden anzuraten. Auf die Möglichkeit vorab die Beratung des Landeszentrums Barrierefreiheit in Anspruch zu nehmen wird verwiesen.

- 2.5 Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss gewährleistet sein.

3 Weitere Voraussetzungen der Förderung

Zuwendungen zur Projektförderung dürfen nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen worden sind. Ein Vorhaben ist begonnen, sobald dafür entsprechende Lieferungs- oder Leistungsverträge abgeschlossen sind. Bei Baumaßnahmen gelten der Erwerb eines Grundstücks, die Erteilung eines Planungsauftrags bis einschließlich Leistungsphase 7 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, Bodenuntersuchungen, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen), Rondungsarbeiten und Arbeiten zur Freimachung des Baufeldes (zum Beispiel Gebäudeabbruch, Planieren) nicht als Beginn des Vorhabens, es sei denn, gerade sie sind Zweck der Zuwendung. Satz 1 gilt nicht bei der Beseitigung von Schäden aus höherer Gewalt sowie bei sich wiederholenden gleichartigen Vorhaben, für die im vorhergehenden Bewilligungszeitraum Zuwendungen bewilligt wurden, bei denen eine Änderung der Bewilligungsvoraussetzungen nicht eingetreten ist und für die auch im nachfolgenden Bewilligungszeitraum Zuwendungsmittel haushaltsmäßig zur Verfügung stehen (Anschlussbewilligungen).

Auf die besonderen beihilferechtlichen Anforderungen bei einer Förderung nach AGVO insbesondere nach der Richtlinie Ladeinfrastruktur wird verwiesen.

Abweichend von Nummer 1.2. VV-LHO zu § 44 kann eine Ausnahme im Einzelfall nur zugelassen werden, wenn kumulativ:

- das Vorhaben in ein Förderprogramm aufgenommen ist,
- das Vorhaben aus sachlichen oder wirtschaftlichen Gründen keinen Aufschub duldet und
- die Bewilligungsstelle der Antragstellerin beziehungsweise dem Antragsteller mitgeteilt hat, dass der vorzeitige Baubeginn für eine etwaige spätere Bewilligung einer Zuwendung unschädlich ist (Unbedenklichkeitsbescheinigung). Die Unbedenklichkeitsbescheinigung muss den Hinweis enthalten, dass der Baubeginn auf eigenes Risiko erfolgt und die Baufreigabe keinen Rechtsanspruch auf die Zuwendung begründet.

3.2 Eine ergänzende Inanspruchnahme von Mitteln anderer Zuwendungsgeber innerhalb oder außerhalb der Landesverwaltung für dasselbe Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ist nach dieser VwV und im Rahmen des geltenden Rechts, insbesondere der beihilferechtlichen Bestimmungen, grundsätzlich zulässig. Zuwendungen und sonstige freiwillige Leistungen von juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten nicht als Kostenbeteiligung Dritter und sind nicht von den zuwendungsfähigen Kosten abzusetzen. Im Falle einer kumulierenden Förderung darf die Gesamtzuwendung für zuwendungsfähige Investitionskosten maximal 90 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten betragen. Die Zuwendung für Planungskosten ist davon nicht berührt. Im Fall einer Anteilsfinanzierung muss – im Gegensatz zu einer Festbetragsfinanzierung - auch zum Abschluss des Förderverfahrens der Eigenanteil in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten eingehalten werden. Bei der Festbetragsfinanzierung ist zum Abschluss des Verfahrens sicherzustellen, dass die Gesamtzuwendung nicht die zuwendungsfähigen Gesamtkosten übersteigt.

Werden die zuwendungsfähigen Investitionskosten anhand von Pauschalsätzen ermittelt, erfolgt die Prüfung des Eigenanteils zum Zeitpunkt der Bewilligung anhand der Pauschalsätze und bei Vorhaben bis 500.000 Euro muss zum Abschluss des Verfahrens sichergestellt werden, dass die Gesamtzuwendung nicht die Gesamtkosten übersteigt. Die Gesamtkosten setzen sich zusammen aus der Summe der zuwendungsfähigen Investitionskosten, der zuwendungsfähigen Planungskosten und den nicht zuwendungsfähigen Kosten.

Bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von über 500.000 Euro sind die offensichtlich nichtzuwendungsfähigen Kosten (wie beispielsweise verwaltungsinterne Kosten) vom Antragsteller anzugeben und bei dieser Rechnung zum Ausschluss einer Überzahlung von den Gesamtkosten abzuziehen.

Im Übrigen gelten die Bestimmungen der VV-LHO. Eine kombinierte Förderung mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das zuletzt durch Artikel 323 Absatz 5 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. S. 1328) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, ist nicht möglich.

Für geförderte Maßnahmen der Wiedervernetzung dürfen Ökopunkte nur in Höhe des erbrachten Eigenanteils angerechnet werden.

3.3 Auf die subventionserheblichen Tatsachen gemäß Nummer 3.5.2 bis 3.5.6 VV-LHO zu § 44 wird verwiesen.

3.4 Alle Vorhaben, die nach dem LGVFG gefördert werden, müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Näheres wird in Richtlinien geregelt.

3.5 Die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger hat bei Antragstellung zu bestätigen, dass die geltenden Grundsätze des nachhaltigen Bauens im Sinne des Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetzes Baden-Württemberg vom 07.02.2023 geprüft worden sind. Maßgeblich sind die Kriterien des Nachhaltigen Bauens in Baden-Württemberg (NBBW).

3.6 In Anlagen zu dieser VwV sowie als Nebenbestimmungen in den Zuwendungsbescheiden kann geregelt werden, dass ein Zuwendungsempfänger bestimmte Mobilitätsdaten zur Verfügung zu stellen hat. Ebenso kann zur Information der Öffentlichkeit das Aufstellen von Baustelleninformationstafeln gefordert werden.

3.7 Liegt ein Vorhaben außerhalb des Hoheitsgebiets des Landes, kann eine Förderung nur erfolgen, sofern die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger ein erhebliches Interesse des Landes an der Umsetzung begründen kann, ein solches Interesse auch tatsächlich besteht und die Förderung dringend erforderlich ist.

Der Vorhabenträger beziehungsweise die Vorhabenträgerin hat ausführlich darzulegen und zu begründen, in welchem Umfang das grenzüberschreitende Vorhaben im landeseigenen Interesse steht. Eine entsprechende anteilige Finanzierung durch Dritte (zum Beispiel Nachbarland) ist in Betracht zu ziehen.

3.8 Voraussetzung für die Förderung bei Vorhaben des ÖPNV, die dem PBefG unterliegen, ist die Bereitschaft zur freiwilligen Zusammenarbeit im Sinne des § 8 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. November 2020 (GBl. S. 1043) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung. Das Regierungspräsidium kann verlangen, dass auch anderen ÖPNV-Unternehmen die geförderte Anlage zur zweckentsprechenden Nutzung zu üblichen Nutzungskonditionen zur Verfügung gestellt wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn durch einen Betreiberwechsel das ursprüngliche Förderziel nicht mehr erreicht wird.

3.9 Darüber hinaus muss die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger das Vorhaben mit Maßnahmen aus anderen Förderprogrammen des Bundes oder Landes abstimmen (Straßenbau, Städtebau, ELR etc.).

3.10 Das geförderte Vorhaben muss die jeweils beihilferechtlich notwendigen Voraussetzungen erfüllen, siehe insbesondere die Regelungen bei der Förderung von multimodalen Knoten und die Anlagen zur VwV-LGVFG.

4 Programmanmeldung und Programmaufstellung

4.1 Für die Gewährung einer Zuwendung muss das Vorhaben in ein Förderprogramm nach § 5 LGVFG aufgenommen sein (siehe § 6 LGVFG).

4.2 Bagatellgrenze

Vorhaben werden nur in das Programm nach § 5 LGVFG aufgenommen, wenn die zuwendungsfähigen Investitionskosten des Vorhabens mindestens 100 000 Euro betragen. Ausgenommen davon sind folgende Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von mindestens 50 000 Euro:

- Lärmschutzmaßnahmen im kommunalen Straßenbau,
- Bau, Aus- oder Umbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen (§ 2 Nummer 5 LGVFG),
- Maßnahmen zur Luftreinhaltung im kommunalen Straßenbau,
- Vorhaben nach § 2 Nummer 10 LGVFG (Straßenanteil bei EKrG-Vorhaben im Bereich KStB bzw. Schienenanteil bei EKrG-Vorhaben im Bereich ÖPNV),

- Maßnahmen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit (§ 2 Nummer 12 LGVFG),
- Wiedervernetzungsmaßnahmen (§ 2 Nummer 14 LGVFG) und
- Errichtung von Ladeinfrastruktur inklusive des Netzanschlusses

zuwendungsfähigen Investitionskosten von mindestens 20 000 Euro:

- Fahrradabstellanlagen,
- Fußgängerüberwege,
- Anpassungen von Lichtsignalanlagen (LSA)
- Randmarkierungen,
- Radservicepunkte,
- Sitzmöblierungselemente,
- Zählstellen für den Radverkehr und
- Wegweisende Beschilderung der Rad- und Fußverkehrsnetze

Bei Vorhaben, die Maßnahmen aus mehreren Förderbereichen enthalten, gilt die Bagatellgrenze des Bereichs, der den finanziellen Schwerpunkt des Vorhabens bildet.

Sofern zwischen den räumlich getrennten Abschnitten eines Vorhabens ein funktionaler Zusammenhang besteht, so finden die Regelungen zu den Bagatellgrenzen nicht auf die einzelnen Abschnitte, sondern auf das gesamte Vorhabenbündel Anwendung. Ein funktionaler Zusammenhang besteht insbesondere bei

- verkehrssicherheitserhöhenden und attraktivitätssteigernden Kleinmaßnahmen im Fuß- und Radverkehr (zum Beispiel Furtmarkierungen, Absenkung von Bordsteinen, etc.),
- Bike-and-ride--Anlagen entlang einer Bus- oder Straßenbahnlinie oder entlang kommunaler Radverkehrsnetze,
- Fahrradabstellanlagen, die an mehreren, jeweils verkehrswichtigen Standorten innerhalb eines Stadtgebiets errichtet werden sollen,
- passiven Lärmschutzmaßnahmen (Abschnitt B, Nummer I. 1.8). Die Bagatellgrenze gilt hier für die Summe aller räumlich getrennten Einzelabschnitte

innerhalb einer Gemeinde; den Rahmen einer gemeinsamen Betrachtung bildet der jeweilige Fachplan für Lärminderung.

- Maßnahmen im Bereich ÖPNV, wenn das Vorhabenbündel einen gesamthaften funktionalen Verkehrswert besitzt. Einem gesamthaften funktionalen Verkehrswert liegt ein Konzept zugrunde. Dieses kann auch von mehreren Beteiligten (zum Beispiel mehreren Kommunen, Aufgabenträgern) gemeinsam oder von Gebietskörperschaften für das gesamte Gebiet erstellt und verfolgt werden.

In der Richtlinie Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik und der Richtlinie AFZS kann etwas Abweichendes geregelt werden.

4.3 Die Vorhaben sind bei den Regierungspräsidien bis zum 31. Oktober des der Programmaufnahme vorausgehenden Jahres unter Verwendung der jeweiligen Antragsformulare (Anlagen zur VwV-LGVFG) anzumelden. Über die anschließende Aufnahme in das Landesprogramm entscheidet das Ministerium für Verkehr.

4.4 Die einzureichenden Unterlagen werden im Besonderen Teil geregelt.

4.5 Das Programm umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Es wird vom Ministerium für Verkehr zum 1. März mindestens jährlich auf Grund von Vorschlägen der Regierungspräsidien und unter Berücksichtigung der voraussichtlich verfügbaren Mittel sowie eventuell eingetretener Kostenänderungen aufgestellt und fortgeschrieben.

4.6 Ergänzend ist eine unterjährige Programmaufnahme möglich. Bei zuwendungsfähigen Investitionskosten bis 500 000 Euro entscheiden die Regierungspräsidien selbstständig über unterjährige Programmaufnahmen. Bei zuwendungsfähigen Investitionskosten von mehr als 500.000 Euro ist eine Zustimmung des Ministeriums für Verkehr erforderlich. Eine erfolgte unterjährige Programmaufnahme ist von den Regierungspräsidien unverzüglich dem Ministerium für Verkehr unter Benennung der FöBIS-ID, der Maßnahmenbezeichnung, der Angaben zum Vorhaben, der vorgesehenen Bauzeiten und der Kosten anzuzeigen.

4.7 Vor der Programmanmeldung muss die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger das Vorhaben mit davon berührten städtebaulichen Maßnahmen abstimmen. Städtebauliche Maßnahmen in diesem Sinne sind Sanierungs-, Entwicklungs- und Stadtumbaumaßnahmen sowie städtebauliche Maßnahmen nach dem BauGB, die in einem der Förderprogramme für die städtebauliche Erneuerung und Entwicklung gefördert werden.

4.8 Nach der Aufstellung beziehungsweise Fortschreibung des Programms durch das Ministerium für Verkehr unterrichtet die Bewilligungsstelle die Vorhabenträgerin beziehungsweise den Vorhabenträger über die Aufnahme in das Programm und die angenommene Höhe der Zuwendungen. Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird hierdurch nicht begründet. Wird ein Vorhaben nicht in das Programm aufgenommen, so unterrichtet die Bewilligungsstelle hiervon die Vorhabenträgerin beziehungsweise den Vorhabenträger unter Angabe der Gründe.

4.9 Wesentliche Änderungen des Vorhabens, insbesondere bezüglich des Baubeginns, des Umfangs, der Bauzeiten, der Kosten, der Finanzierung und der technischen Planung hat die Vorhabenträgerin beziehungsweise der Vorhabenträger unverzüglich der Bewilligungsstelle zur Berücksichtigung bei der nächsten Programmfortschreibung anzumelden.

5 Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

5.1 Über Anträge auf Gewährung einer Zuwendung entscheiden die Regierungspräsidien (Bewilligungsstelle). Die Regierungspräsidien haben bei einer vorgesehenen Zuwendung von mehr als 10 Millionen Euro im Bereich ÖPNV das Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr herzustellen.

Für den Bereich Fahrzeugförderung kann in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der Richtlinie Busförderung und der Richtlinie Schienenfahrzeugförderung, etwas Abweichendes geregelt werden.

Vorhaben aus dem Bereich ÖPNV, die das Ministerium für Verkehr in der Vergangenheit im Rahmen seiner Zuständigkeit bereits bewilligt und noch nicht abgeschlossen hat, können im Einzelfall beim Ministerium für Verkehr fortgeführt werden.

5.2 Die Zuwendung wird nur auf Antrag und nach vorheriger Aufnahme in das Programm gemäß § 5 LGVFG gewährt. Die Beantragung einer Zuwendung erfolgt durch Übermittlung eines unterschriebenen und eingescannten Antragsformulars unter Verwendung der entsprechenden Anlagen 2, 9 oder 14 per E-Mail, wenn dafür nicht eine die Schriftform ersetzende elektronische Form des § 3a Landesverwaltungsverfahrensgesetz vorgesehen ist. Bei wiederholter Antragstellung durch denselben Antragsteller und somit bekannten Antragstellern sowie juristischen Personen des öffentlichen Rechts, insbesondere Kommunen ist eine einfache E-Mail unter Verwendung der entsprechenden Anlagen 2, 9 oder 14 ausreichend. Gleiches gilt für Bescheinigungen, die Dritte auszustellen haben, sofern dies im jeweiligen Formular zur VwV-LGVFG gefordert ist. Die im Übrigen beizufügenden Unterlagen sind in elektronischer Form einzureichen.

Ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung kann erst gestellt werden, wenn das Vorhaben soweit vorbereitet ist, dass der Beginn der Bauarbeiten möglich und eine ungehinderte Durchführung in absehbarer Zeit gewährleistet ist. Die Finanzierung des Kostenanteils der Antragstellerin beziehungsweise des Antragstellers muss sichergestellt sein.

5.3 Nach der Unterrichtung der Vorhabenträgerin beziehungsweise des Vorhabenträgers über die Programmaufnahme durch die Bewilligungsstelle muss der bewilligungsfähige Antrag auf Gewährung einer Zuwendung nach Abschnitt A, Nummer IV. 5.2 innerhalb von drei Jahren gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem 1. Januar des der Programmaufnahme folgenden Jahres. Nach Ablauf dieser Frist wird das Vorhaben aus dem laufenden Förderprogramm genommen.

Ein erneuter Antrag auf Programmaufnahme für dieses Vorhaben kann nach den Bestimmungen des Abschnitts A, Nummer IV. 4.5 erfolgen.

5.4 Der Antrag einer kommunalen Körperschaft ist bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichen. Die Rechtsaufsichtsbehörde leitet den Antrag zusammen mit ihrer Stellungnahme und der gemeindefinanziellen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter. Dies gilt nicht für Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von bis zu 500 000 Euro.

5.5 Die einzureichenden Unterlagen werden im Besonderen Teil in den Abschnitten KStB, ÖPNV und RuF geregelt.

6 Rückforderung und Zinsen

Die Rückerstattung der gewährten Zuwendung und Verzinsung von überzahlten Fördervorhaben und verfrühten Mittelabrufen erfolgen nach §§ 48, 49, 49a LVwVfG.

7 Änderung der Zweckbestimmung

Die Bewilligungsstelle kann eine Rückerstattung der gewährten Zuwendungen fordern, wenn innerhalb von zehn Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens Änderungen (zum Beispiel Rückbau, Verzicht auf lärmmindernden Belag, verkehrsrechtliche Einschränkungen, Unterlassen notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) vorgenommen werden, die die Zweckbestimmung des Vorhabens ändern oder aufheben, ohne dass dies zur Beseitigung einer Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung unerlässlich ist.

Wurden Zuwendungen für Vorhaben gewährt, die elektronische Komponenten enthalten, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation, Anschlusssicherungs- und Anschlussinformationssysteme oder E-Ticketing-Systeme, gilt eine Zweckbindungsfrist von fünf Jahren. In begründeten Einzelfällen kann eine kürzere Zweckbindungsfrist gelten.

Bei der Förderung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des ÖPNV inklusive des Netzanschlusses gilt eine Zweckbindungsfrist von sechs Jahren. Bei der Förderung von Wasserstofftankinfrastruktur gilt eine Zweckbindungsfrist von acht Jahren.

Bei der Förderung eines Betriebshofes oder einer zentralen Werkstätte kann die Bewilligungsstelle in Bezug auf die baulichen Anlagen eine Rückerstattung verlangen, wenn innerhalb von 40 Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens eine Veräußerung, Vermietung, Verpachtung oder sonstige Zweckentfremdung ohne Zustimmung der Bewilligungsstelle erfolgt.

8 Erfolgskontrolle

Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat bereits im Förderantrag darzulegen, welche Ziele mit dem Vorhaben verfolgt werden und wie diese zu erreichen sind (siehe Vollzugsleitfaden, Anlage 23). Anhand von Vorher-Nachher-Vergleichen ist zu prüfen, ob der Erfolg der Förderung erreicht wurde. Der Nachweis ist vom Zuwendungsempfänger plausibel darzustellen und der Bewilligungsstelle unaufgefordert vorzulegen. Näheres regelt der jeweilige Bewilligungsbescheid.

Beispiele für in den Bewilligungsbescheid aufzunehmende Förderziele und Erfolgskriterien können dem Vollzugsleitfaden (Anlage 23) entnommen werden. Neben der Überprüfung einzelner Vorhaben ist es das Ziel der systematischen Erfolgskontrolle, die Förderpraxis des Landes zu optimieren.

Wurde der Erfolg durch die Maßnahme nicht vollständig erreicht, können die gewährten Zuwendungen anteilmäßig gekürzt werden. Hierbei ist im Rahmen der Gesamtbeurteilung auch zu berücksichtigen, ob die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger dies nicht zu vertreten hat.

V. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

1 Art und Umfang der Zuwendung

Die Zuwendung wird als einmaliger Zuschuss zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung als Festbetrag gewährt.

Im Bereich des ÖPNV erfolgt im Interesse des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit die Finanzierung mittels einer modifizierten Form einer Festbe-

tragsfinanzierung. Die Zuwendung erfolgt mittels Anteilsfinanzierung als Höchstbetragsförderung (Förderhöchstbetrag).

Pauschale Festbeträge sind bei Maßnahmen oder Teilen einer Maßnahme zulässig. Das Weitere wird im Besonderen Teil dieser VwV und den ergänzenden Anlagen oder Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der Richtlinie Busförderung und der Richtlinie Schienenfahrzeugförderung, geregelt.

2 Höhe der Zuwendung

2.1 Die Zuwendung beträgt maximal bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die zuwendungsfähigen Kosten setzen sich aus zuwendungsfähigen Investitionskosten und zuwendungsfähigen Planungskosten gemäß Abschnitt A, Nummer V. 4 zusammen. Für die Bereiche Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur und Fahrzeugförderung nach § 2 Nummer 11 LGVFG kann in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der Richtlinie Busförderung, Richtlinie Ladeinfrastruktur und der Richtlinie Schienenfahrzeugförderung Abweichendes geregelt werden.

2.2 Abweichend hiervon beträgt die Zuwendung gemäß § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG maximal bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, in folgenden Fällen:

- 2.2.1 Maßnahmen zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) gemäß §§ 3, 13 EKrG (§ 2 Nummer 10 LGVFG).
- 2.2.2 Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit (Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit nach § 2 Nummer 12 LGVFG).
- 2.2.3 Vorhaben, die im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Absatz 12 des AEG durchgeführt werden.

Ein solches Interesse kann beispielsweise dann angenommen werden, wenn die betreffende Maßnahme kommunal zu finanzieren ist, jedoch vor allem deshalb

erforderlich wird, um die Verkehrsbedienung des Schienenpersonennahverkehrs in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder anderer Aufgabenträger sicherzustellen oder zu verbessern. Hierzu zählt auch die automatisierte Erfassung und Aufbereitung von Fahrgastzählraten in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV, um dem Land eine ganzheitliche Betrachtung bei der Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs zu ermöglichen.

Die strecken- und fahrzeugseitige Ausrüstung mit „Digitaler Leit- und Sicherungstechnik“ inkl. DSTW, ADI, APS, ETCS, ATO, FRMCS und CTMS ist im Interesse des Landes, da hiermit zeitnah ohne zeitaufwändigen Infrastrukturausbau zusätzliche Kapazitäten im klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene geschaffen werden können, um Mehrverkehre zu ermöglichen und die Betriebsqualität zu steigern. Das Landesinteresse besteht insbesondere bei nicht-bundeseigenen Bahnen, da hier keine prioritäre Finanzierungsverantwortung des Bundes besteht.

Das Interesse des Aufgabenträgers kann auch bei Maßnahmen gegeben sein, die den Schienenpersonennahverkehr insgesamt attraktiver für Fahrgäste machen. Insoweit ist eine ganzheitliche Betrachtung aller Aspekte angezeigt.

Dazu zählt auch der Ausbau von SPNV-Stationen und deren Umfeld zu multimodalen Mobilitätsknoten. Um in den Genuss des erhöhten Fördersatzes zu kommen, müssen dabei mindestens sechs der folgenden Bausteine realisiert werden:

- verknüpfende Bushaltstellen,
- Park-and-ride-Anlagen,
- Bike-and-ride-Anlagen oder Fahrradparkhäuser,
- Stellplätze mit Elektroladesäule,
- Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge,
- Taxistellplätze,
- Fahrgastinformationssysteme/-anzeiger,
- Mobilitätszentralen,
- öffentliche Toilettenanlagen, auch in Verbindung mit geschlossenen und beheizten Wartemöglichkeiten.

Der erhöhte Fördersatz im Zuge der multimodalen Mobilitätsknoten wird nicht für eigenständige Großmaßnahmen, insbesondere zentrale Omnibusbahnhöfe und Park-and-ride-Parkhäuser, angewandt. Bei diesen Maßnahmen ist eine erhöhte Förderung nach Abschnitt A, Nummer V.2.2.4 möglich.

2.2.4 Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten. Ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz kann nachgewiesen werden durch:

- einen Klimamobilitätsplan, der die Anforderungen nach Anlage 20 erfüllt.
- einen Einzelnachweis, bei dem eine jährliche Einsparung von mindestens 25 t CO₂-Äquivalent je Million Euro zuwendungsfähiger Investitionskosten durch Berechnung mit der in Anlage 21 hinterlegten Methodik sowie den zugehörigen Arbeitshilfen belegt wird.

Bei den in Anlage 22 aufgeführten Arten von Vorhaben muss deren Klimafreundlichkeit nicht im Einzelfall belegt werden, da der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz grundsätzlich angenommen werden kann.

2.3 In den Fällen des Abschnitts A, Nummer V.2.2.3 und des Abschnitts A, Nummer V.2.2.4 kann ein erhöhter Fördersatz nur auf entsprechenden Antrag geprüft werden. Der Antrag ist in angemessener Form zu begründen. Nach Prüfung des Antrags entscheidet die Bewilligungsstelle, ob ein erhöhter Fördersatz gewährt werden kann. Die Prüfung der Anträge auf Einzelnachweis wird durch die Regierungspräsidien und im Bereich ÖPNV durch die Regierungspräsidien und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH durchgeführt. Zur Antragstellung und Prüfung des Einzelnachweises sind die Anlagen 21 und die zugehörigen Arbeitshilfen, veröffentlicht durch das Ministerium für Verkehr, zwingend zu beachten. Sofern das Vorhaben Teil eines Maßnahmenpakets im Sinne von Anlage 21, Nr. 3 ist, gilt außerdem Abschnitt A, Nummer V.2.3.5.

In den Fällen von Abschnitt A, Nummer V.2.2.4.Alt. 1 (Vorhaben ist Bestandteil eines Klimamobilitätsplans) gilt Folgendes:

- 2.3.1 Bei der Entscheidung über die Gewährung einer über die Regelförderung hinausgehenden erhöhten Förderung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 LGVFG ist in Bezug auf Klimamobilitätspläne maßgeblich zu berücksichtigen, ob zu erwarten ist, dass alle zentralen Vorhaben des Klimamobilitätsplans, die in der Zuständigkeit des Antragstellers liegen, ordnungs- und fristgemäß umgesetzt werden. Zentrale Vorhaben sind Vorhaben in der Zuständigkeit der Förderberechtigten im Sinne von § 2 LGVFG, die von der zuständigen Behörde nach Abschnitt A, Nummer V.2.3.4 als solche festgelegt worden sind. Von der ordnungs- und fristgemäßen Umsetzung der zentralen Vorhaben ist auszugehen, wenn der Antragsteller einen Beschluss des Klimamobilitätsplans des zuständigen Gremiums vorlegt und er die Umsetzung aller zentralen Vorhaben, die in seiner Zuständigkeit liegen, durch eine Eigenerklärung versichert. Auf dieser Grundlage kann der Antragsteller anschließend für alle förderfähigen Maßnahmen aus dem Klimamobilitätsplan, die in seiner Zuständigkeit liegen, den erhöhten Fördersatz beantragen.
- 2.3.2 Für umsetzungsreife Vorhaben eines als Entwurf vorliegenden Klimamobilitätsplans kann eine über die Regelförderung hinausgehende erhöhte Förderung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 LGVFG wegen besonderer Klimafreundlichkeit bereits vor der Verabschiedung des Klimamobilitätsplans durch die planaufstellende Kommune unter der aufschiebenden Bedingung bewilligt werden, dass
- der verabschiedete Klimamobilitätsplan der Bewilligungsstelle sowie der Prüfbehörde nach Abschnitt A, Nummer V.2.3.4 spätestens zwei Jahre nach der Bekanntgabe des Bewilligungsbescheides zugegangen sein wird sowie
 - der Klimamobilitätsplan den in Anlage 20 genannten Anforderungen entspricht und
 - gemäß Abschnitt A, Nummer V.2.3.1 anzunehmen ist, dass der Antragsteller alle zentralen Vorhaben, die in seiner Zuständigkeit liegen, ordnungs- und fristgemäß umsetzen wird.

Dasselbe gilt für den Fall, dass ein bestehender anderweitiger Plan zum Klimamobilitätsplan qualifiziert werden soll.

Die Zuwendung wird, soweit sie über die Regelförderung von 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten hinausgeht, erst ausbezahlt, wenn der Nachweis erbracht wurde, dass die vorstehend genannten Bedingungen erfüllt sind. Als Nachweis kann eine Bestätigung der Prüfbehörde nach Abschnitt A, Nummer V.2.3.4 in Textform in elektronischer Form dienen, aus der hervorgeht, dass ihr der Klimamobilitätsplan rechtzeitig zugegangen ist, dieser den Anforderungen nach Anlage 20 entspricht und anzunehmen ist, dass die zentralen Vorhaben in der Zuständigkeit des Antragstellers ordnungs- und fristgerecht umgesetzt werden.

2.3.3 Falls ein zentrales Vorhaben eines Vorhabenträgers nicht, nicht ordnungsgemäß oder mit einer mehr als unerheblichen Fristüberschreitung umgesetzt worden ist, kann jede mit Verweis auf den Klimamobilitätsplan bewilligte Zuwendung dieses Vorhabenträgers, soweit sie über die Regelförderung mit 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten hinausgeht, widerrufen werden. Dies gilt nicht, wenn der Vorhabenträger plausibel und nachvollziehbar darlegen kann, dass die Nichtumsetzung, die nicht ordnungsgemäße Umsetzung beziehungsweise die verzögerte Umsetzung nicht auf vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten beruht. Dazu ist in den Fällen von Abschnitt A, Nummer V.2.2.4 Alt. 1 (Vorhaben ist Bestandteil eines Klimamobilitätsplans) eine über die Regelförderung hinausgehende Förderung gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 LGVFG im Bewilligungsbescheid gemäß § 36 Abs. 2 Nr. 3 LVwVfG mit einem Teilwiderrufsvorbehalt zu erlassen.

2.3.4 Die Prüfung der Klimamobilitätspläne und die Festlegung, welche Maßnahmen zu den zentralen Vorhaben der Klimamobilitätspläne rechnen, erfolgt bis einschließlich 31. Dezember 2026 durch das Ministerium für Verkehr. Ab dem 1. Januar 2027 erfolgt die Prüfung durch das zuständige Regierungspräsidium, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH übernimmt eine fachliche Vorprüfung für die Regierungspräsidien.

2.3.5 Die Abschnitte A, Nummern V.2.3.1 bis V.2.3.3 gelten entsprechend in den Fällen des Abschnitts A, Nummer V.2.2.4 Alt. 2 (Nachweis des besonders positiven Beitrags zum Klimaschutz erfolgt über einen Einzelnachweis), sofern das Vorhaben Teil eines Maßnahmenpakets im Sinne von Anlage 21, Nr. 3 ist, mit der Maßgabe, dass alle Vorhaben des Maßnahmenpakets wie zentrale Vorhaben eines Klimamobilitätsplans zu behandeln sind.

2.4 Die Berechnung der zuwendungsfähigen Investitionskosten erfolgt grundsätzlich auf der Grundlage der Antragsunterlagen (hier: Kostenberechnung).

Die im Zuwendungsbescheid festgestellten zuwendungsfähigen Investitionskosten dürfen die bei der Programmaufnahme mitgeteilten zuwendungsfähigen Investitionskosten bis maximal 20 Prozent überschreiten. Befristet für 5 Jahre zum Ende des Monats, in welchem diese Verwaltungsvorschrift in Kraft getreten ist, dürfen die festgestellten zuwendungsfähigen Investitionskosten die bei der Programmaufnahme mitgeteilten zuwendungsfähigen Investitionskosten bis maximal 40 Prozent überschreiten.

Abschnitt A, Nummer V 2.4 S. 2 und 3 gilt nicht für ÖPNV-Vorhaben, bei denen z. Zt. des VwV-Inkrafttretens zwar ein Antrag auf Gewährung einer Zuwendung vorliegt, bei denen aber wegen natur- und artenschutzrechtlicher Anforderungen erhebliche Verfahrensverzögerungen eingetreten sind und u.a. dadurch das Gesamtvorhaben noch nicht bewilligungsreif ist. Das Gleiche gilt für solche in einem der LGVFG-Programmbereiche bereits aufgenommenen Vorhaben, die diese ÖPNV-Vorhaben in kommunaler Baulastträgerschaft ergänzen, nur wegen dieser ÖPNV-Vorhaben erforderlich sind und zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der VwV-LGVFG wegen der vorgenannten Verzögerung noch nicht bewilligt wurden. Hierüber entscheidet die Bewilligungsbehörde im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr.

3. Härtefallregelung.

Im Falle einer erheblichen Kostensteigerung kann zur Vermeidung einer besonderen Härte eine Nachbewilligung erfolgen.

Eine erhebliche Kostensteigerung liegt vor, wenn sich die dem Bewilligungsbescheid zugrundeliegenden zuwendungsfähigen Investitionskosten um mehr als 50 Prozent erhöhen. Bei darunter liegenden Kostensteigerungen greift die Härtefallregelung nicht (Selbstbehalt). Die den Selbstbehalt tatsächlich übersteigenden zuwendungsfähigen Investitionskosten sind Grundlage für die Nachbewilligung. Sie können mit einem Fördersatz von bis zu 50 Prozent im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert werden.

Eine Nachbewilligung ist nur möglich:

- soweit die Kostensteigerung nicht auf mangelhafte Planung und Ausgabenermittlung, unwirtschaftliche oder verzögerte Ausführung oder Nichtbeachtung von Nebenbestimmungen zurückzuführen ist oder
- soweit sie durch zwingend erforderliche Planungsänderungen im Verlaufe der Bauausführung verursacht wurde.

Als vom Vorhabenträger nicht zu vertretende Umstände werden insbesondere allgemeine Preissteigerungen angesehen.

Eine Nachbewilligung wird nur auf Antrag gewährt. Der Antrag ist spätestens mit Vorlage des Schlussverwendungsnachweises einzureichen. Darüber hinaus hat der Vorhabenträger der Bewilligungsstelle eine erhebliche Kostensteigerung unverzüglich mitzuteilen. Schlussbescheid und Nachbewilligungsbescheid können in einen Bescheid zusammengefasst werden. Eine mehrfache Nachbewilligung ist nicht möglich.

Im Übrigen gelten die Bestimmungen zur erstmaligen Bewilligung entsprechend.

4. Planungskostenpauschale

Verwaltungskosten sind mit Ausnahme der Planungskosten für förderfähige Vorhaben nach § 2 LGVFG nicht zuwendungsfähig. Die zuwendungsfähigen Kosten setzen sich aus zuwendungsfähigen Investitionskosten und zuwendungsfähigen Planungskosten zusammen. Planungskosten sind zuwendungsfähig in Höhe von pauschal 20 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Dies gilt unabhängig von den tatsächlich angefallenen Planungskosten, wobei die Gesamtzuwendung nicht die Gesamtkosten übersteigen darf (vgl. Abschnitt A, Nummer IV. 3.1). Die Planungskostenförderung wird wie folgt berechnet:

Von den zuwendungsfähigen Investitionskosten sind pauschal 20 Prozent als Planungskosten zuwendungsfähig. Auf die Höhe dieser errechneten zuwendungsfähigen Planungskosten wird der Fördersatz nach Abschnitt A, Nummer V. 2 der jeweiligen Maßnahme, einheitlich angewandt.

Die Zuwendung für Planungskosten wird nur im Rahmen der Erstbewilligung und nicht bei einer Nachbewilligung (Abschnitt A, Nummer V. 3) gewährt. Für EKrG-Maßnahmen und den Bereich Fahrzeugförderung kann in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der Richtlinie Busförderung und der Richtlinie Schienenfahrzeugförderung, Abweichendes geregelt werden.

5. Umfang der Förderung

Zuwendungsfähige beziehungsweise nicht zuwendungsfähige Investitionskosten ergeben sich aus dem LGVFG, den Richtlinien Zuwendungsfähige Kosten (Anlage 1a, Anlage 7a) und den weiteren Anlagen in ihren jeweils gültigen Fassungen.

Die Höhe und Begründung der Anerkennung der zuwendungsfähigen Investitionskosten erfolgen grundsätzlich in der fachtechnischen Prüfung auf Grundlage der Antragsunterlagen.

VI. Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Der Rechnungshof ist berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).

VII. Übergangsregelung

Diese VwV ist auf diejenigen Vorhaben anzuwenden, für die bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens noch kein Zuwendungsbescheid erteilt wurde. Für Vorhaben, die bereits in ein Landesprogramm aufgenommen und bewilligt wurden, aber noch nicht abgeschlossen sind, gelten die jeweils erteilten Zuwendungsbescheide und die bisherigen Regelungen, insbesondere die VwV-EntflechtG weiter.

Vorhaben, die nach dem GVFG in der bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Fassung oder nach der VwV-EntflechtG oder nach dem LGVFG in der bis zum 31. Dezember 2019 geltenden Fassung in ein Programm des Landes aufgenommen und bewilligt wurden, werden fortgeführt.

Zuwendungsbescheide für Zuwendungen nach dem GVFG, nach der VwV-EntflechtG oder nach dem LGVFG in der bis zum 31. Dezember 2019 geltenden Fassung, die nicht vollständig abgewickelt wurden, gelten fort.

Für alle zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verwaltungsvorschrift bewilligungsreifen Anträge gilt der Erlass des Ministeriums für Verkehr vom 08.12.2022 (Az. VM2-3932-13/10) fort, wonach die Kostendeckelung außer Kraft gesetzt wurde.

B Besonderer Teil

I. Kommunalen Straßenbau

1 Gegenstand der Förderung im kommunalen Straßenbau

Nach § 2 LGVFG können der Bau, Aus- oder Umbau der nachstehend genannten Vorhaben im kommunalen Straßenbau gefördert werden. Hierzu gehören nach § 2 Absatz 2 des Straßengesetzes (StrG), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2021 (GBl. S. 1040) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, auch die dazugehörigen Geh- und Radwege.

1.1 Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten (§ 2 Nummer 1a LGVFG)

Förderfähig sind alle investiven Maßnahmen mit Verkehrsbezug zur Entwicklung lebendiger, verkehrsberuhigter und lärmärmer Stadtteilzentren, Teilortzentren und Ortsmitten. Darunter fallen der Umbau und (Teil-) Rückbau von innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen sowie verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sowie der Reduzierung der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen.

Darin eingeschlossen sind insbesondere auch die in Abschnitt B, Nummer III dieser Vorschrift genannten Anlagen des Fuß- und Radverkehrs, Fahrbahnverengungen,

Fahrbahnverschwenkungen, die Verminderung der Zahl der Kfz-Fahrstreifen, die Reduzierung der Zahl der Kfz-Stellplätze sowie die Entsiegelung von Flächen und Begrünung. Näheres regelt der Erlass zur Förderung und Umsetzung von Ortsmitten im Rahmen des LGVFG vom 07.11.2023 (Az. VM4-3805-40/17/3) .

1.2 Verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen (§ 2 Nummer 1a LGVFG)

Verkehrswichtige innerörtliche Straßen sind Straßen, welche innerhalb der geschlossenen Ortslage die Grundstruktur des Straßennetzes bilden. Es muss sich um Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion handeln. Sie dürfen jedoch Ortsdurchfahrten, die in der Baulast des Bundes oder des Landes liegen, nicht ersetzen. Maßgebend für den Charakter der Straße ist die Funktion, die ihr nach dem Verkehrswegeplan der Kommune oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder Fachkonzept innerhalb des gemeindlichen Straßennetzes mit Bezug auf den Kfz-, Bus-, Rad- und Fußverkehr zukommt oder künftig zukommen soll. Die Anforderungen können je nach Größe der Gemeinde verschieden sein. Zu diesen Straßen gehören nicht die Anlieger- und Erschließungsstraßen.

1.3 Carsharing-Stellplätze und Quartiersgaragen (§ 2 Nummer 1a LGVFG)

Förderfähig ist die Anlage von Kfz-Stellplätzen, soweit sie ausschließlich dem Carsharing dienen oder in Quartiersgaragen errichtet werden und im Falle von Bestandsquartieren zusätzlich Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersetzen. Näheres regelt die Richtlinie Quartiersgaragen (Anlage 1d VwV-LGVFG).

1.4 Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz (§ 2 Nummer 1c LGVFG)

Verkehrswichtige Zubringerstraßen sind öffentliche Straßen, die den Anschluss von Gebieten mit überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen an das überörtliche Verkehrsnetz vermitteln.

Zum überörtlichen Verkehrsnetz gehören Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen, ferner wichtige Bahnhöfe, wichtige ÖPNV-Knoten, Flughäfen, bedeutende Verkehrslandeplätze, Binnenhäfen und wichtige Anlagen des kombinierten Verkehrs.

Die Anforderungen, die an die Größe des Verkehrsaufkommens des anzuschließenden Gebiets oder an die Bedeutung des überörtlichen Verkehrsnetzes zu stellen sind, können je nach Größe oder Bedeutung des Baulastträgers verschieden sein.

1.5 Verkehrswichtige außerörtliche Straßen (§ 2 Nummer 1d LGVFG)

Als verkehrswichtige außerörtliche Straßen können Gemeindeverbindungsstraßen und Kreisstraßen gefördert werden, soweit sie der Schaffung und Verbesserung notwendiger Verkehrsverbindungen dienen.

Die Verkehrsstärke (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Kraftfahrzeuge in Kraftfahrzeuge/24 Stunden) der Gemeindeverbindungsstraßen soll ≥ 200 Kraftfahrzeuge/24 Stunden betragen. Bei Kreisstraßen soll die Verkehrsstärke (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Kraftfahrzeuge oder Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Schwerverkehr jeweils in Kraftfahrzeugen/24 Stunden) mindestens 50 Prozent des Durchschnitts des jeweiligen Land- beziehungsweise Stadtkreises betragen. Sofern eine Maßnahme für den sicheren, regelmäßig und ganzjährig betriebenen ÖPNV-Linienbusverkehr dringend erforderlich ist, ist nicht auf die Verkehrsstärke abzielen.

1.6 Dynamische Verkehrsleit-/steuerungs- und -informationssysteme sowie Umsteigeparkplätze und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (§ 2 Nummer 1e LGVFG)

Verkehrsleitsysteme sind kollektive Verkehrsbeeinflussungssysteme, die auf der Basis aktuell erfasster Verkehrsdaten über kollektiv wirkende Hinweistafeln oder Verkehrszeichen aktuelle Verkehrsinformationen oder -empfehlungen an den Verkehrs-

teilnehmenden weitergeben, sowie Systeme, die keine unmittelbar lenkende Funktion haben, aber den Verkehrsteilnehmenden wichtige Informationen liefern, die im Zusammenhang mit der aktuellen Verkehrslage stehen, um einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen und Staus sowie umweltschädliche Parksuchverkehre zu reduzieren.

Förderfähig sind der Bau und Ausbau von Umsteigeplätzen. Umsteigeplätze ermöglichen eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Bildung von Fahrgemeinschaften (P+M-Plätze). Für die zuwendungsfähigen Investitionskosten wird ein Pauschalsatz von 1 000 Euro je Stellplatz festgesetzt.

Förderfähig ist die Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen, insbesondere für neue Formen der nachhaltigen Mobilität im Verkehrsverbund. Es sollen verschiedene Mobilitätsformen gefördert werden, die den motorisierten Individualverkehr reduzieren können, und auch solche, die verschiedene Formen des Individualverkehrs miteinander verknüpfen.

1.7 Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 des Baugesetzbuchs (BauGB), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. April 2022 (BGBl. S. 674) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (§ 2 Nummer 1f LGVFG).

Güterverkehrszentren sollen den Verkehrsträgerwechsel in der Transportkette ermöglichen und damit zur Straßenentlastung im Fern-, Regional- und Nahverkehr beitragen. Sie müssen einen Umschlagbahnhof (Terminal) des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße oder Binnenschiff/Straße/Schiene enthalten.

1.8 Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen (§ 2 Nummer 2 LGVFG) umfassen Maßnahmen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm.

Maßnahmen zum Schutz vor Straßenlärm umfassen bauliche Schutzmaßnahmen an diesen Straßen (aktiver Lärmschutz) oder an den vom Lärm betroffenen baulichen

Anlagen (passiver Lärmschutz). Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Maßnahmen in einem Fachplan für Lärminderung enthalten sind. Ein solcher Fachplan kann ein Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG oder ein für die Beurteilung der Maßnahmen in gleicher Weise geeigneter Plan oder Fachkonzept sein. Voraussetzung ist außerdem, dass die für Landesstraßen geltenden Lärmsanierungswerte überschritten sind. Dazu ist die vorhandene Lärmbelastung über Beurteilungspegel nachzuweisen, die nach den gültigen Regelungen im Straßenbau zu ermitteln sind.

Als aktive Schutzmaßnahmen werden Lärmabschirmungen durch Wände oder Wälle sowie lärmindernde Fahrbahnbeläge gefördert. Als zuwendungsfähige Investitionskosten für den Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge, die vom Ministerium für Verkehr zum Einbau zugelassen sind, werden 30 Euro/m² (Brutto-Betrag) festgelegt.

Als passive Schutzmaßnahmen werden bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauwerken schutzbedürftiger Räume gefördert, die eine Minderung des Straßenverkehrslärms bewirken. Solche Verbesserungen kommen bei Fenstern, Türen, Rolllädenkästen, Wänden, Dächern und Decken unter nicht ausgebauten Dachräumen in Betracht und umfassen auch den Einbau notwendiger Lüftungseinrichtungen.

Die Förderung steht unter dem Vorbehalt, dass die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Fachplan der Gemeinde enthalten sind und von der Vorhabenträgerin beziehungsweise vom Vorhabenträger zusammengefasst beantragt werden.

Bei der Umsetzung der förderfähigen Vorhaben sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 entsprechend anzuwenden.

Die Förderung ist begrenzt auf die erstmalige Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Bei passiven Schutzmaßnahmen sind die zuwendungsfähigen Investitionskosten auf 75 Prozent der tatsächlichen Aufwendungen begrenzt.

1.9 Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG oder dem WaStrG (§ 2 Nummer 10 LGVFG)

1.10 Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung (§ 2 Nummer 13 LGVFG)

Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung an bestehenden Straßen sind solche Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der vorhandenen Luftschadstoffbelastung führen. Dazu gehören sowohl bauliche als auch verkehrstechnische Maßnahmen. Sie umfassen Maßnahmen eines Luftreinhalteplans und planunabhängige Maßnahmen zur Verminderung der Luftschadstoffe. Planunabhängige Maßnahmen sind förderfähig, wenn sie zur Reduzierung der vorhandenen Luftschadstoffbelastung an Straßenabschnitten beitragen, an denen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV), die zuletzt durch Artikel 112 Absatz 5 des Gesetzes vom 19. Juni 2020 (BGBl. S. 1328) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung festgestellt wurden.

Darüber hinaus sind auch Maßnahmen zum Ausbau und zur Attraktivitätssteigerung von umwelt- und klimaverträglichen Verkehrsmitteln förderfähig. Dazu zählen insbesondere die Errichtung eines Netzanschlusses für Ladeinfrastruktur für Straßenfahrzeuge (siehe Richtlinie Netzanschluss) sowie die Schaffung von Carsharing-Stellplätzen, inklusive Netzanschluss für die Ladeinfrastruktur.

1.11 Bau, Aus- oder Umbau von Maßnahmen der Wiedervernetzung von Lebensräumen an Straßen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind (§ 2 Nummer 14 LGVFG).

Maßnahmen der Wiedervernetzung sind Querungshilfen zur Vernetzung von Lebensräumen und Tierwanderwegen an Verkehrswegen. Bei der Planung, beim Bau-, Aus- oder Umbau der Maßnahmen sind das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ) sowie Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen (MAmS) zu beachten.

Nicht zuwendungsfähig sind Maßnahmen der Wiedervernetzung, die auf der Grundlage der Eingriffsregelung, §§ 13 ff. des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. S. 2240) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, umgesetzt werden müssen, soweit sie nicht Teil einer ansonsten zuwendungsfähigen Maßnahme sind.

- 1.12 Maßnahmen zur Modernisierung von Brückenbauwerken an Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen in der Baulast der Landkreise oder Gemeinden, darunter auch Radwege- und Fußgängerbrücken. Brückenbauwerke sind Ingenieurbauwerke im Sinne der DIN 1076, d.h. Brücken mit einer lichten Weite ab 2,00 m. Eine Förderung von Durchlässen mit geringerer lichter Weite im Bestand erfolgt nicht.

Unter der Modernisierung von Brückenbauwerken sind notwendige und wirtschaftliche Erhaltungsmaßnahmen zu verstehen, die zu einer langfristigen Verbesserung der statischen Bauwerkseigenschaften/Tragfähigkeitseigenschaften und der Gebrauchseigenschaften führen. Darunter fallen neben dem (Teil-) Ersatzneubau Maßnahmen zur Ertüchtigung (Verstärkung und/oder Teilerneuerung) des Bestandsbauwerks einschließlich Instandsetzungsarbeiten. Bei einem (Teil-) Ersatzneubau ist die Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Wird ein Teilersatzneubau und/oder eine Ertüchtigung angestrebt, sind die zeitgleich anfallenden Instandsetzungsarbeiten an den Bestandsbauteilen förderfähig.

Gefördert werden können auch Brückenbauwerke, die das erforderliche Ziellastniveau bereits erreichen, wenn die Teilerneuerung zu einer wesentlichen Verbesserung gegenüber dem Ursprungsentwurf bzw. zu einer Gebrauchswerterhöhung führt. Die Gebrauchswerterhöhung muss langfristig und wesentlich sein. Die Langfristigkeit kann mit einer Restnutzungsdauer von mindestens 25 Jahren erreicht werden. Eine wesentliche Gebrauchswerterhöhung erfordert eine Verbesserung in hohem Maße.

Näheres wird in der Anlage 1c geregelt.

Bei Spannbetonbrücken, die den schlechtesten Traglastindex V aufweisen ist die Förderung einer Verstärkung/Ertüchtigung ausgeschlossen. Dies umfasst Brücken bei denen die erforderliche Brückentragfähigkeit unter technischen oder wirtschaftlichen

Gesichtspunkten nicht erreicht werden kann bzw. bei denen bauart- und materialbedingte Parameter (bspw. Brücken mit Spannungsrisskorrosionsgefahr oder Hohlkörpern) gegen eine Ertüchtigung sprechen. In diesen Fällen ist nur ein Ersatzneubau oder ein Teilersatzneubau in Form einer Überbauerneuerung förderfähig.

Bei einem (Teil-)Ersatzneubau sind die Kosten für den Abbruch des Bestandsbauwerks förderfähig.

Behelfsbrücken sind im Zusammenhang mit einer Brückenmodernisierungsmaßnahme grundsätzlich förderfähig, sofern ihre verkehrliche Notwendigkeit nachgewiesen ist. Die entsprechende Förderung ist mit der Pauschale aus Anlage 1c (RL Brücken) abgedeckt.

Erforderliche Notinstandsetzungsmaßnahmen zur Beseitigung einer akuten Gefährdung im Vorfeld der eigentlich geplanten Modernisierungsmaßnahme sind nicht Gegenstand der Förderung.

Für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Investitionskosten bei Brückenmodernisierungsmaßnahmen werden Pauschalen angewendet (siehe Anlage 1c Richtlinie Brücken).

„Brückensonderfälle“ sind Brücken über die Bahn, Brücken über Gewässer 1. Ordnung, überschüttete Bauwerke und denkmalgeschützte Brücken und unterfallen nicht der Pauschalierung. Deren zuwendungsfähigen Investitionskosten werden projektspezifisch nach der Kostenberechnung nach der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) festgesetzt.

1.13 Bau, Aus- und Umbau von Radschnellverbindungen (§ 2 Nummer 1g LGVFG)

1.14 Vorhaben nach Nummer 1.1 bis 1.13 (Straßenanteil) müssen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen liegen.

1.15 Vorhaben, die nach dem LGVFG-KStB gefördert werden, müssen dem einschlägigen aktuellen Stand der Technik entsprechen und insbesondere die „Ergänzungen zu den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen im Straßenbau Baden-Württemberg“ (ETV-StB-BW) sowie die Vorgaben der Anlage 12 (Richtlinie Stand der Technik Rad- und Fußverkehr) einhalten.

Die einzuhaltenden Regelungen umfassen unter anderem die Vorgaben zur Verwendung von Recyclingmaterial bei der Umsetzung der geförderten Vorhaben.

1.16 Nicht zuwendungsfähig sind Vorhaben, die nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2022 (BGBl. S. 922) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, oder nach § 17 EKrG gefördert werden.

Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, Verkehrswichtige außerörtliche Straßen sowie der Bau, Aus- und Umbau von Radschnellverbindungen die aufgrund verbleibender oder beabsichtigter straßenverkehrsrechtlicher Beschränkungen nicht dazu führen, die Verkehrsverhältnisse auf dem gesamten Straßenzug uneingeschränkt und dauernd zu verbessern (zum Beispiel gewichtsbeschränkende Verkehrszeichen) sind nicht förderfähig. Ausnahmen können durch das Ministerium für Verkehr zugelassen werden;

Vorhaben, die eine erhebliche Beeinträchtigung der zum Schutz der Umwelt gesetzlich bestimmten Ziele zur Folge hätten und die nicht ausgeglichen werden können.

2 Verfahren im kommunalen Straßenbau

2.1 Unterlagen Programmanmeldung

Der Anmeldung zur Programmaufnahme sind folgende Unterlagen von der Vorhabenträgerin beziehungsweise vom Vorhabenträger beizufügen:

- Erläuterungsbericht: Dieser ist in Anlehnung an die RE zu gliedern. Dabei ist insbesondere auf den Förderzweck und das Förderziel des Vorhabens sowie auf den tatsächlichen verkehrlichen Bedarf, auch unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs, beziehungsweise im Falle der Wiedervernetzungsmaßnahmen auf die naturschutzfachliche Not-

wendigkeit einzugehen. Weiterhin ist darzulegen, dass die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze sowie die Landesplanung berücksichtigt sind und das Förderprojekt in einem Generalverkehrsplan, im Verkehrsweegeplan der Kommune oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan beziehungsweise qualifizierten Fachkonzept (zum Beispiel Landeskonzept Wiedervernetzung) oder in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG vorgesehen ist. Die Belange von Natur und Landschaft dürfen dem Vorhaben nicht entgegenstehen,

- Übersichtskarte,
- Lage- und Höhenplan,
- Straßenquerschnitt (Regelausbildung im Maßstab 1: 50),
- Kostenschätzung (in Anlehnung an die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), die zuletzt durch Artikel 1 Absatz 5 des Gesetzes vom 2. Dezember 2020 (BGBl. S. 2636) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
- HOAI, Leistungsphase (Lph. 2) – Vorplanung),
- Übersicht zur beabsichtigten Finanzierung mit voraussichtlichem Baubeginn und Bauende,
- Sicherheitsaudit gemäß Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme, sonstige Pläne von förderrelevanter Bedeutung.
- Ergänzende Unterlagen zum Klimacheck, sofern für die beantragte Maßnahme die Pflicht zur Durchführung eines Klimachecks besteht (vgl. Abschnitt A, Nummer IV. 2.3).

Die Bewilligungsstelle kann weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern. Bei fachlicher Begründung durch die Antragstellerin beziehungsweise den Antragsteller kann auf einzelne der aufgeführten Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind.

Bei Vorhaben nach Abschnitt B, Nummer I. 1.12 ist die geplante Brückenmodernisierungsmaßnahme zur Anmeldung für die Programmaufnahme in Anlehnung an die Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksplanungen für Ingenieurbauten (RAB-ING) darzustellen und zu beschreiben. Die hierfür erforderlichen beizufügenden Unterlagen sind in der Richtlinie Brücken in der Anlage 1c aufgeführt.

2.1.1 Über die Aufnahme von Vorschlägen in das Programm entscheidet das Ministerium für Verkehr, dem die Anmeldungen zusammen mit den Unterlagen nach Abschnitt B, Nummer I. 2.1 unter Angabe der vorgesehenen voraussichtlichen jährlichen Zuwendung vorzulegen sind, nach vorheriger Prüfung durch die Bewilligungsstelle.

2.1.2 Für die Programmaufnahme sind der tatsächliche verkehrliche Bedarf sowie ein bedarfsgerechter Ausbaustandard zu Grunde zu legen und die zu fördernden Straßenprojekte nach den Kriterien Kosten, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum, Lärmschutz, Luftreinhaltung und Umweltverträglichkeit von der Vorhabenträgerin beziehungsweise vom Vorhabenträger zu bewerten. Das Ergebnis dieser Bewertung ist für jedes Förderprojekt durch die Vorhabenträgerin bzw. den Vorhabenträger schriftlich darzulegen. Bei Ortsumfahrungen ist auf der Grundlage aktueller Verkehrsuntersuchungen die erzielbare Entlastungswirkung nachzuweisen.

Für die Programmaufnahme einer Brückenmodernisierungsmaßnahme ist nachzuweisen, dass die Erhaltungsplanung alle Maßnahmen zur Beseitigung vorhandener Defizite in Bezug auf die Tragfähigkeit und die Gebrauchstauglichkeit beinhaltet. Betroffen sind Bauwerke, deren Traglasteigenschaften aufgrund von gestiegenen Verkehrslasten, Alterung der Bausubstanz, Defiziten in den ursprünglichen Bemessungsnormen, problematischen bauart- und materialbedingten Parametern wie Hohlkörperplatten, Koppelfugen oder die Verwendung spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstähle nicht mehr heutigen und künftigen Anforderungen genügen.

Für einen angestrebten (Teil-)Ersatzneubau und/oder eine Verstärkung des Bestandsbauwerks ist darzulegen, dass eine Restnutzungsdauer von mindestens 25 Jahren als Kriterium für die Langfristigkeit erreicht werden kann.

Wird ein (Teil-)Ersatzneubau angestrebt, ist dessen Wirtschaftlichkeit gegenüber

einer Verstärkungsmaßnahme grundsätzlich auf Basis einer durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in Anlehnung an die RI-WI-BRÜ darzulegen.

Für die Programmaufnahme einer Wiedervernetzungsmaßnahme ist eine aktuelle Einschätzung der zuständigen Naturschutzbehörde zum Konfliktpotential an der Querungsstelle vorzulegen.

Bei Lärmschutzmaßnahmen sind die in Abschnitt B, Nummer I. 1.8 genannten Voraussetzungen sowie die erzielbare Lärminderung als Pegelminderung oder Reduzierung von Lärmbetroffenen nachzuweisen.

2.2 Unterlagen für den Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

Dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung sind beizufügen (Anlage 2 der VwV-LGVFG):

- die in Nummer 3.2 VV-LHO zu § 44 aufgeführten Unterlagen,
- eine Entwurfsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 3, die gemäß RE bei Maßnahmen zur Modernisierung von Brückenbauwerken nach Abschnitt B, Nummer I.1.12 gemäß den RAB-ING (einschließlich Bauwerksplänen) unter Beachtung der RE-ING und der RIZ-ING zu erstellen ist. Die Kostenberechnung ist nach AKVS vorzunehmen,
- landschaftspflegerischer Begleitplan inklusive Artenschutzbeitrag sowie gegebenenfalls erforderlichen umweltfachlichen Untersuchungen gemäß RE. Im Einzelfall, z. B. bei Maßnahmen kleineren Umfangs, kann auch eine fachtechnische Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde eingereicht werden,
- ein Nachweis über die Durchführung eines Sicherheitsaudits gemäß RSAS (ausgenommen hiervon sind Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen ohne wesentliche Eingriffe in den Straßenraum) einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme,
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung (Bebauungsplan, Planfeststellung) sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen),
- ein Wertermittlungsgutachten zum Grunderwerb,

- ein Zeitplan Planung und Bau,
- eine Darlegung, dass das Vorhaben die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht und die Gelegenheit zur Stellungnahme nach Abschnitt A, Nummer IV. 2.4 gegeben war.

Im Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist zudem darzulegen, auf welche Zielarten und -lebensräume die Maßnahme abzielt. Bei Amphibienschutzanlagen sind aktuelle Individuenzahlen anzugeben.

Die Bewilligungsstelle kann, soweit dies notwendig ist, weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern. Bei fachlicher Begründung kann auf einzelne der Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind.

2.3 Prüfung des Antrags und Entscheidung (Genehmigung)

2.3.1 Über den Antrag entscheidet:

- bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten bis 5 Millionen Euro das Regierungspräsidium
- bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten über 5 Millionen Euro das Regierungspräsidium nach Zustimmung durch das Ministerium für Verkehr,
- bei Maßnahmen zur Wiedervernetzung das Regierungspräsidium in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr.

2.3.2 Die fachtechnische Prüfung des Antrags auf Gewährung einer Zuwendung sowie die Dokumentation des Ergebnisses der Prüfung erfolgen durch die Bewilligungsstelle.

2.3.3 Die Bewilligungsstelle unterrichtet die Antragstellerin beziehungsweise den Antragsteller über das Ergebnis der Antragsprüfung. Ein Anspruch auf die Bewilligung der

Zuwendung wird hierdurch nicht begründet.

2.3.4 Die Bewilligung für das genehmigte Vorhaben ist innerhalb eines Jahres nach der Genehmigung zu beantragen. Auf Antrag der Antragstellerin beziehungsweise des Antragstellers kann die Frist einmalig um sechs Monate verlängert werden. Nach Ablauf der Jahres- beziehungsweise Eineinhalbjahresfrist erlischt die Genehmigung. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Abschnitt A, Nummer IV.5.3.

2.4 Bewilligung der Zuwendung

2.4.1 Voraussetzungen für eine Bewilligung sind:

- Vorliegen des Baurechts (zum Beispiel Bebauungsplan, Plangenehmigung, Planfeststellung, Baugenehmigung),
- Bestätigung über die rechtlich gesicherte Verfügbarkeit der benötigten Flächen,
- eine gesicherte Finanzierung,
- Erreichen der Bagatellgrenzen gemäß Abschnitt A, Nummer IV.4.2.

Mit Zustimmung des Ministeriums für Verkehr können Maßnahmen vor dem Vorliegen des Baurechts mit auflösenden Bedingungen bewilligt werden,

- die aufgrund derer Komplexität die Ausführungskompetenz des Bauunternehmens im Rahmen der Planungsphase (innovative partnerschaftliche Zusammenarbeit) frühzeitig einbinden oder
- die eine Angleichung der Regelungen bzw. Bewilligungsvoraussetzungen aufgrund der Kofinanzierung des Bundes erfordern.

2.4.2 Im Zuwendungsbescheid gemäß Anlage 4 sind

- die zuwendungsfähigen Investitionskosten gemäß Abschnitt A, Nummer V.5,
- die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung) nach Nummer 2.1.3 VV-LHO zu § 44,

- die voraussichtliche Zuwendung (Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen),
- das Jahr des Baubeginns,
- der Bewilligungszeitraum und
- die Kriterien zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Abschnitt A, Nummer IV8

festzulegen.

2.4.3 Der Zuwendungsbescheid verliert seine Wirkung (auflösende Bedingung), wenn der Baubeginn nicht innerhalb eines Jahres erfolgt. Die auflösende Bedingung ist in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen. Die erteilte Genehmigung nach Abschnitt B, Nummer I2.3 erlischt. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Abschnitt A, Nummer IV.4.9.

Das Ministerium für Verkehr kann im Fall eines Vergabenaachprüfungsverfahrens oder eines Verfahrens nach § 18 VOB/B diese Frist verlängern.

2.4.4 Baustelleninformationstafeln sind bei Maßnahmen des LGVFG-KStB mit bewilligten Zuschüssen von mehr als 5 Millionen Euro, während der Bauzeit, aufzustellen. Die Tafeln sind anhand einer dem jeweiligen Zuwendungsbescheid beigefügten Vorlage von der Kommune selbst anzufertigen. Hierbei soll das Standard Format Größe 3 (1260mm x 840mm) verwendet werden.

2.5 Nachbewilligung

Zur Vermeidung einer besonderen Härte kann im Fall einer erheblichen Kostensteigerung eine Nachbewilligung nach Abschnitt A, Nummer V.3 erfolgen.

2.6 Auszahlung der Zuwendungen

Die Auszahlung der Zuwendungsraten (Abschlagszahlungen) erfolgt nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die

- Gestehungs- und Planungskosten erst ab dem Baubeginn und für die
- Baukosten entsprechend dem Baufortschritt.

Die Abschlagszahlungen dürfen 80 Prozent der Zuwendungen nicht überschreiten. Der Antrag auf Abschlagszahlung gemäß Anlage 5 ist in elektronischer Form vorzulegen.

2.7 Nachweis der Verwendung

- 2.7.1 Die Verwendung der Zuwendung ist abweichend von Nummer 7.1 der ANBest-K innerhalb von zwei Jahren nach Erfüllung des Zuwendungszwecks (Inbetriebnahme), spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums nachzuweisen (Nummer 7.1 der ANBest-K).

Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsstelle anzuzeigen. Anlässlich der Beendigung ist ein Sicherheitsaudit gemäß RSAS einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme durchzuführen (ausgenommen hiervon sind Sicherungsmaßnahmen an Bahnübergängen ohne wesentliche Eingriffe in den Straßenraum); dies gilt nicht für Vorhaben nach Nummer 1.8 und Nummer 1.12. Das Audit ist der Bewilligungsstelle vorzulegen. Sollten Beanstandungen vorliegen, ist hierzu in einem Abwägungsprozess Stellung zu nehmen. Bei Maßnahmen zur Modernisierung von Brückenbauwerken nach Nummer 1.12 ist anlässlich der Beendigung eine qualifizierte Bauwerksprüfung nach DIN 1076 und RI-EBW-PRÜ im Umfang einer Hauptprüfung durchzuführen. Der Prüfbefund beziehungsweise der Zustandsbericht ist zusammen mit dem aktualisierten Bauwerksbuch der Bewilligungsstelle vorzulegen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens innerhalb eines Jahres nach der Inbetriebnahme eines Vorhabens zu beginnen. Sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen, können auf Antrag des Zuwendungsempfängers beziehungsweise der Zuwendungsempfängerin die in Absatz 1 Satz 1 genannten Fristen von der Bewilligungsstelle um bis zu zwei Jahre verlängert werden. Bei der Prüfung des Verwendungsnachweises werden nur die zu diesen Zeitpunkten ausgeführten Leis-

tungen berücksichtigt. Später ausgeführte Leistungen führen zu einer entsprechenden Kürzung der Festbetragsfinanzierung.

2.7.2 Als Verwendungsnachweis genügt ein vereinfachter Nachweis (Nummer 7.2, 7.5 AN-Best-K). Dabei hat der Zuwendungsempfänger beziehungsweise die Zuwendungsempfängerin zu bestätigen, dass die Maßnahme

- antragsgemäß und entsprechend dem Zuwendungsbescheid,
- unter Beachtung der VOB durchgeführt und
- das Förderziel gemäß Abschnitt A, Nummer IV. 8 erreicht wurde.
- Dieser Bestätigung sind die mit der Bauausführung übereinstimmenden Pläne beizufügen, aus denen der Umfang der ausgeführten Arbeiten hervorgeht.

2.7.3 Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist der Bewilligungsstelle gemäß Anlage 6 in elektronischer Form vorzulegen.

2.8 Prüfung der Verwendung

Der vereinfachte Verwendungsnachweis nach Abschnitt B, Nummer I.2.7 wird von der Bewilligungsstelle geprüft. Sollte das Vorhaben nicht in vollem Umfang ausgeführt sein, ist der Festbetrag entsprechend zu kürzen.

Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist von der Bewilligungsstelle so rechtzeitig zu prüfen, dass die Rücknahme beziehungsweise der Widerruf eines Zuwendungsbescheids nicht an der Jahresfrist der §§ 48, 49 LVwVfG scheitert. Der Zuwendungsempfänger beziehungsweise die Zuwendungsempfängerin ist über das Ergebnis der Prüfung zu unterrichten.

II. Öffentlicher Personennahverkehr

1 Gegenstand der Förderung im ÖPNV

Nach § 2 LGVFG können nachstehend genannte Vorhaben im ÖPNV gefördert werden. Im Bereich ÖPNV wird zwischen der Fahrzeugförderung (§ 2 Nummer 11 LGVFG) und der Infrastrukturförderung (§ 2 Nummer 1b, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12) unterschieden. Nicht förderfähig sind Vorhaben, die nur für einen einmaligen Zweck gebaut (zum Beispiel für Messen, Gartenschauen, Freizeit Zwecke) und in einem begrenzten Zeitraum genutzt werden, sowie solche, bei denen die touristische Nutzung bestimmend ist.

1.1 Bau, Aus- oder Umbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse (§ 2 Nummer 1b LGVFG)

Als besondere Fahrspur für Omnibusse gilt der für Linienbusse vom übrigen Fahrverkehr, zumindest für bestimmte Zeiten, freigehaltene Verkehrsraum. Eine Mitbenutzung durch andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer des ÖPNV schließt die Förderung als besondere Fahrspur für Omnibusse nicht aus. Für die Einstufung des Vorhabens nach § 2 Nummer 1b LGVFG ist der Grad der voraussehbaren Nutzung des Verkehrsweges durch öffentliche Verkehrsmittel entscheidend.

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.

1.2.1 Der Begriff Bau ist dabei gleichzusetzen mit dem Begriff Neubau. Ausbau und Umbau bedeuten eine bauliche Veränderung bestehender Verkehrswege, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist. Nicht hierunter fallen Maßnahmen zur Erhaltung des Bestands oder solche, die allein dem Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen dienen. Dagegen kann ein Rückbau als notwendiger Teil eines Bau-, Aus- oder Umbauvorhabens gefördert werden.

1.2.2 Die streckenseitige Ausrüstung mit „Digitaler Leit- und Sicherungstechnik“ wird als

Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen betrachtet.

1.2.3 Straßenbahnen sind nach § 1 Absatz 2 Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), die zuletzt durch Artikel 1 Absatz 5 des Gesetzes vom 1. Oktober 2019 (BGBl. S. 1410) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, in Verbindung mit § 4 Absatz 1 und 2 PBefG Schienenbahnen, die den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den vorgenannten Bahnen gleichen oder ähneln und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.

Als Straßenbahnen gelten beispielsweise auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.

1.2.4 Eisenbahnen sind gemäß § 2 Absatz 2 AEG öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Personen auf einer Eisenbahninfrastruktur befördern oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

1.2.5 Beim Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen ist im Regelfall ein besonderer oder unabhängiger Bahnkörper erforderlich. Es können Verkehrswege mit straßenbündigem Bahnkörper gefördert werden, wenn eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sichergestellt ist.

1.2.6 Gefördert werden der Bau, Aus- und Umbau straßengebundener Infrastrukturwegesysteme, die ähnlich den alternativen Schienenwegesystemen einen vergleichbaren verkehrlichen Nutzen haben (insbesondere die in § 2 Nummer 3d LGVFG beispielhaft aufgeführten Spurbusse oder Schnellbussysteme). Ein vergleichbarer verkehrlicher Nutzen liegt regelmäßig vor, wenn das Infrastruktursystem von anderen Verkehren (beispielsweise Individualverkehr) weitgehend unabhängig, baulich getrennt und weniger störungs- und stauanfällig ist (insbesondere

durch eine eigene Busspur und Bevorrechtigungen an Knotenpunkten). Es muss sich um ein Zusammenspiel aufeinander abgestimmter Komponenten handeln, die in einer einheitlichen Struktur zusammengefasst sind, die Synergien nutzen und Ressourcen bündeln. Gefördert werden nur die Linienverkehre des ÖPNV nach dem PBefG. Eine Förderung ist nur möglich, wenn das Vorhaben dem Förderbereich ÖPNV zuzuordnen ist. Eine zusätzliche Förderung im Förderbereich KStB ist nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Richtlinie Verkehrswege verwiesen.

- 1.2.7 Urbane Seilbahnen (§ 2 Nummer 3 Buchstabe c) LGVFG) werden gefördert, sofern sie dem ÖPNV dienen. Dies ist insbesondere gegeben, wenn eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Bevölkerung in Stadtteilen oder von Aufkommensschwerpunkten des ÖPNV ermöglicht wird, welche mit konventionellem ÖPNV technisch oder wirtschaftlich nicht erschließbar sind, wenn an geografisch ungünstigen Stellen eine Beförderung von Fahrgästen sichergestellt werden kann, etwa über Flüsse oder andere Hindernisse hinweg oder wenn sie zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage und des Bedarfs das öffentliche Nahverkehrssystem einer Gebietskörperschaft dauerhaft und regelmäßig ergänzen.

Voraussetzung der Förderung ist, dass die Seilbahn hinsichtlich der Fahrpreise in die jeweils geltenden Verbundtarife integriert.

- 1.3 Grunderneuerungen von Verkehrswegen nach § 2 Nummer 3a) bis c) LGVFG, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung dienen (§ 2 Nummer 4 LGVFG).

Unter Grunderneuerung ist die Gesamtheit der erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Verkehrswege entsprechend dem aktuellen Stand der Technik zu verstehen. Dies schließt eine weitgehende Modernisierung und die Anpassung an das technisch Erforderliche mit dem Ziel der Sicherstellung der nachhaltigen Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit der Anlagen ein.

Gefördert werden Grunderneuerungen von Verkehrswegen, wenn sie der wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswertes im ÖPNV dienen, die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung dienen und der Nachweis geführt wird, dass die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen seit Inbetriebnahme nicht unterlassen worden sind. Der Nachweis kann durch eine Selbstbestätigung des Vorhabenträgers geführt werden, der einer Prüfung durch die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen oder die Landeseisenbahnaufsicht unterliegt. Die Grunderneuerung muss notwendig sein. Die Notwendigkeit der Grunderneuerung wird als gegeben erachtet, wenn aufgrund des Zustands der Anlagenobjekte Unterhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen technisch und wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll sind.

Sie dienen der wesentlichen Verbesserung des Gebrauchswertes im ÖPNV, wenn durch die Maßnahme der zuvor unzureichende Zustand des Verkehrsweges aufgehoben wird oder sich bei einer Gesamtbetrachtung der Verkehrsverhältnisse eine nicht unerhebliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ergibt.

- 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 (§ 2 Nummer 5 LGVFG).

Der Tatbestand ermöglicht die Förderung des Baus, Aus- oder Umbaus von dienender beziehungsweise zugehöriger Infrastruktur wie zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen. Gefördert wird zudem die begründete örtliche Verlegung einer bestehenden Haltestelle.

- 1.4.1 Ein zentraler Omnibusbahnhof ist eine Zusammenfassung von Haltestellen, die auf einer Fläche außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt und mit besonderen Einrichtungen für den Fahrgast und den Betrieb ausgestattet ist. Er dient insbesondere der Verknüpfung mehrerer verkehrswichtiger Omnibuslinien untereinander oder mit den Netzen anderer öffentlicher Verkehrsmittel. Seine Zentralität kann begründet sein in der zentralen verkehrlichen Lage innerhalb des Gemeindegebiets, aber auch in der Anzahl der zu verknüpfenden Linien. Anlagen zur Abwicklung des Fernbus-Linienverkehrs (nach § 42a PBefG) sind förderfähig, solche zur Abwicklung des Gelegenheitsverkehrs (nach §§ 48 ff. PBefG) dagegen

nicht. Ergänzend wird auf die Richtlinie über die Förderung von zentralen Omnibusbahnhöfen und Umsteigeanlagen (Richtlinie ZOB) (Anlage 7h zur VwV-LGVFG) verwiesen.

1.4.2 Haltestellen sind ortsfeste Anlagen, an denen Fahrgäste in Fahrzeuge des ÖPNV, Schienenpersonennahverkehrs oder des Fernbus-Liniennverkehrs (§ 42a PBefG) ein- oder aussteigen. Hierzu zählen auch alle mit der Haltestelle in funktionalem Zusammenhang stehenden Einrichtungen, wie zum Beispiel Witterungsschutz, Videoüberwachungsgeräte, Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze, Fahrkartenautomaten, Aufzüge, Einrichtungen zur Fahrgastinformation.

Die Mobilitätssäulen gemäß der „Arbeitshilfen Mobilitätssäulen“ an bestehenden oder neu entstehenden zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestellen sind förderfähig.

Der Bau von Stationsgebäuden wird ebenfalls gefördert. Zuwendungsfähig ist dabei derjenige Teil des Gebäudes (Räume und Flächen), der künftig dauerhaft der Nutzung für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs/ÖPNV zur Verfügung steht. Die entsprechenden anteiligen Kosten an den Gesamterwerbskosten werden anhand der Grundfläche der zuwendungsfähigen Räume und dazugehöriger Verkehrsflächen im Verhältnis zur Gebäudegesamtfläche ermittelt. Zuwendungsfähige Räume sind insbesondere Ticketverkaufsstellen, Mobilitätszentralen, Warteräume, Flächen für Gepäckaufbewahrung, Fahrradabstellräume und öffentliche Toilettenanlagen, soweit sie sich innerhalb des Stationsgebäudes befinden. Ergänzend wird auf die Richtlinie ZOB verwiesen.

Das Umgestalten der Haltestellenfläche (beispielsweise Bau von Buskaps, Erhöhung der Bahn- und Bussteige, Ausstattung mit speziellen Bordsteinen, die ein engeres Heranfahren des Busses an den Haltepunkt ermöglichen, Ausstattung mit Blindenleitsystemen) ist förderfähig.

Förderfähig sind für einen Linienverlauf oder ein Gebiet gebündelte Vorhaben zum Bau, Aus- oder Umbau sowie zur Ausstattung der umfassten ÖPNV-Haltestellen nach einheitlichen Merkmalen, sofern das Vorhabenbündel einen gesamthaften

funktionalen Verkehrswert besitzt. Einem gesamthaften funktionalen Verkehrswert liegt ein Konzept zugrunde. Dieses kann auch von mehreren Beteiligten (zum Beispiel mehreren Kommunen, Aufgabenträgern) gemeinsam oder von Gebietskörperschaften für das gesamte Gebiet erstellt und verfolgt werden.

Förderfähig an Haltestellen und an zentralen Omnibusbahnhöfen sind auch die Kosten für die Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des ÖPNV und die zugehörigen Netzanschlusskosten. Es muss sich um ein praxiserprobtes und marktreifes Vorhaben handeln. Eine Förderung ist nur möglich, wenn das Vorhaben dem Förderbereich ÖPNV zuzuordnen ist. Eine zusätzliche Förderung im Förderbereich KStB ist nicht vorgesehen.

1.4.3 Werden Haltestellen oder Haltestelleneinrichtungen im Zusammenhang mit einer nach dem LGVFG geförderten Straßenbau- oder Rad- und Fußverkehrsmaßnahme gebaut, ausgebaut oder umgebaut, erstreckt sich die Förderzuständigkeit des Bereichs KStB oder des Bereichs RuF auch auf den Bau, Aus- oder Umbau der Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen. Beim nachträglichen Bau, Aus- oder Umbau von Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen an bestehenden Straßen liegt die Förderzuständigkeit im Bereich ÖPNV.

1.5 Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten) (§ 2 Nummer 6 LGVFG).

1.5.1 Multimodale Knoten sind Einrichtungen, die verschiedene nachhaltige Mobilitätsformen vernetzen. Sie sind für den Ein-, Aus- und Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln vorgesehen und sollen somit eine bessere Nutzung dieser Verkehrsmittel (intermodale Wegeketten) ermöglichen. Diese Einrichtungen müssen sich grundsätzlich in unmittelbarer Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder Schienenpersonennahverkehrs befinden und sich sinnvoll in das bestehende ÖPNV-System (insbesondere durch nachweislich hohen Umsteigebedarf, hohes Fahrgastaufkommen et cetera) einfügen. Multimodale Knoten ohne unmittelbare Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen des ÖPNV oder Schienenpersonennahverkehrs können dann gefördert werden, wenn insgesamt eine sinnvolle

Anbindung der vernetzten Mobilitätsformen an den ÖPNV oder Schienenpersonennahverkehrs gewährleistet ist. Multimodale Knoten müssen Verkehrsteilnehmern eine optimale Umsteigemöglichkeit von und zu den nachhaltigen Mobilitätsformen bieten. Ein multimodaler Knoten umfasst die Verknüpfung von mindestens drei Mobilitätsformen neben dem Fußverkehr. Als Mobilitätsformen können insbesondere angesehen werden:

- Eisenbahn,
- Straßenbahn,
- Bus,
- Linienschiffe,
- Taxi,
- Car-Sharing,
- Fahrrad,
- Bike-Sharing und
- Mietwagen.

Die dafür notwendige Infrastruktur wird für alle verknüpften Mobilitätsformen bereitgestellt, insbesondere ÖV-Haltestellen und Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge. Sofern angeschlossene Dienstleistungen vorgesehen sind, ist ein Betriebskonzept vorzulegen. Darüber hinaus ist der Bedarf für den Bau oder Ausbau multimodaler Knoten in geeigneter Weise darzulegen.

1.5.2 Bike-and-ride-Anlagen werden gefördert, wenn sie im Zuge von Bau, Aus- oder Umbau der genannten zugehörigen und dienenden Infrastrukturen (zum Beispiel Haltestellen des ÖPNV) umgesetzt werden. In allen anderen Fällen gilt der Besondere Teil »Rad- und Fußverkehr«. Auf dessen Inhalt wird verwiesen. Die Bestimmung der zuwendungsfähigen Investitionskosten richtet sich nach Anlage 19 (Pauschalsätze Rad- und Fußverkehr).

Werden Bike-and-ride-Anlagen im Zusammenhang mit einer nach dem LGVFG geförderten ÖPNV-Maßnahme gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich ÖPNV. Werden Bike-and-ride-Anlagen als separates

Vorhaben gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich Rad- und Fußverkehr.

1.5.3 Gefördert werden auch folgende Maßnahmen zum Ausbau von Bahnstationen inklusive des Bahnhofsumfelds zu multimodalen Mobilitätsknoten. Dies gilt insbesondere für an Stationen des Bahnhofsmmodernisierungsprogramms II (BMP II – „Bahnhof der Zukunft“) und des Bahnhofsmmodernisierungsprogramms 2009-2018 stehende Maßnahmen.

Im Einzelnen werden folgende Bausteine gefördert:

- verknüpfende Bushaltestellen,
- Park-and-ride-Anlagen,
- Bike-and-ride-Anlagen oder Fahrradparkhäuser
- Stellplätze mit Ladeinfrastruktur, inklusive Netzanschluss,
- Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge, gegebenenfalls inklusive Ladeinfrastruktur und Netzanschluss,
- Stellplätze für Elektromotorroller,
- Taxistellplätze, gegebenenfalls inklusive Ladeinfrastruktur und Netzanschluss,
- Fahrgastinformationssysteme/-anzeiger, beispielsweise Mobilitätssäulen,
- Mobilitätszentralen,
- öffentliche Toilettenanlagen, auch in Verbindung mit geschlossenen und beheizten Wartemöglichkeiten.

Mobilitätszentralen sind Kundencenter des öffentlichen Verkehrs, die eine Vielzahl von Dienstleistungen rund um die Mobilität unter einem Dach bündeln. Folgende Elemente müssen Bestandteil einer Mobilitätszentrale sein:

- Ausführliche Beratung zu Fahrplänen, Anschlüssen, Tarifen sowohl für klassische ÖV-Verkehrsmittel (zum Beispiel Bus, Bahn, Ruftaxen) als auch für neue Angebotsformen (zum Beispiel Car-Sharing, Bike-Sharing, Ride-Sharing)
- Vertrieb eines umfangreichen Fahrkartensortiments zumindest aus dem Nahverkehr und von weiteren Dienstleistern (zum Beispiel Sharing-Anbieter)

Folgende Elemente können darüber hinaus Bestandteil einer Mobilitätszentrale sein:

- Möglichkeit, Verträge mit Anbietern neuer Angebotsformen direkt in der Mobilitätszentrale abzuschließen,
- Fahrgast-Dienstleistungen (Mobilitätsgarantien, Fahrgastrechte, Fundsachen et cetera) und
- Informationen zu touristischen Angeboten, Veranstaltungen und Service-Angeboten in der Region, gegebenenfalls mit Möglichkeit zur Buchung

Der Förderumfang für E-Ladesäulen bestimmt sich nach der Anlage 7k (Richtlinie Ladeinfrastruktur).

Im Hinblick auf die Förderhöhe wird auf Abschnitt A, Nummer V.2.2.3 verwiesen.

Es ist auszuweisen, ob es sich um multimodale Knoten im Sinn des BMP II handelt.

1.5.4 Beihilferechtliche Einordnung und Voraussetzungen

- 1.5.4.1 Eine Förderung für die in Abschnitt B, Nummer II 1.5.3 genannten Fördergegenstände (multimodale Knoten) wird nur dann bewilligt, wenn die Förderung unter eine der nachfolgenden Kategorien nach den Abschnitten B, Nummer II. 1.5.4.1 bis 1.5.4.5 eingeordnet werden kann, die weiteren Anforderungen nach Abschnitt B, Nummer II. 1.5.4.6 und 1.5.4.7 beachtet werden und somit die Förderung insgesamt beihilferechtlich zulässig ist.

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.

Kostensteigerungen nach der Programmaufnahme können berücksichtigt werden, wenn gewährleistet ist, dass die jeweiligen beihilferechtlichen Vorgaben eingehalten, insbesondere die in der De-minimis- beziehungsweise der DAWI-de-minimis-VO vorgesehenen Beihilfemaximallimits nicht überschritten werden.

1.5.4.2 Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nummer 1370/2007

Die Förderung ist gem. Artikel 9 Absatz 1 VO (EG) Nummer 1370/2007 beihilferechtskonform möglich, wenn der Förderempfänger auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Maßgabe der VO (EG) Nummer 1370/2007 oder einer Vorgängerregelung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut ist und das geförderte Vorhaben zur Erfüllung der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dient; die Förderung wird im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt. Als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gilt dabei auch eine sogenannte Altbetrauung, die nach Maßgabe einer Vorgängerregelung zur VO (EG) Nummer 1370/2007 erteilt worden ist. Das Vorliegen eines entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist vom jeweiligen Aufgabenträger mit den dafür bereitgestellten Vordrucken nachzuweisen (Anlage 24).

Die Förderung des Zuwendungsempfängers darf bei Bestehen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nummer 1370/2007 nicht zu dessen Überkompensation und im Falle der Förderung eines Auftragsunternehmens auch nicht zur Überkompensation von dessen Auftraggeber führen: Die Förderung darf bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren entsprechend dem Anhang zur VO (EG) Nummer 1370/2007 nicht dazu führen, dass der Zuwendungsempfänger Ausgleichsleistungen erhält, die den Betrag überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers entspricht. Der Aufgabenträger hat zu bestätigen, dass die Förderung im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt wurde oder wird und eine Überkompensation ausgeschlossen ist (Anlage 24).

Sofern der öffentliche Dienstleistungsauftrag endet, bevor das geförderte Vorhaben vollständig abgeschlossen ist, wird gewährleistet, dass kein beihilferelevanter Vorteil beim Verkehrsunternehmen verbleibt (zum Beispiel durch Vereinbarung oder Anwendung einer Endschaftsregelung). Auch dies hat der Aufgabenträger mit dem dafür bereit gestellten Vordruck zu bestätigen (Anlage 24).

Grundlage der Förderung können auch mehrere öffentliche Dienstleistungsaufträge sein.

1.5.4.3 Förderung einer Kommune oder einer Anstalt des öffentlichen Rechts

Die Förderung einer Kommune oder einer Anstalt des öffentlichen Rechts ist möglich, wenn das geförderte Vorhaben von der Kommune oder der Anstalt des öffentlichen Rechts im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten diskriminierungsfrei allen potenziellen Nutzern zu kostendeckenden Entgelten zur Verfügung gestellt wird.

Die Förderung einer Kommune oder einer Anstalt des öffentlichen Rechts ist ebenso möglich, wenn das geförderte Vorhaben ausschließlich einem Nutzer/mehreren Nutzern zur Verfügung gestellt wird, der bzw. die auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Maßgabe der VO (EG) Nummer 1370/2007 oder einer Vorgängerregelung betraut ist bzw. betraut sind. Die Bereitstellung des geförderten Vorhabens dient der Erfüllung der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen; die Nutzung wird im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt. Als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gilt dabei auch eine sogenannte Altbetrauung, die nach Maßgabe einer Vorgängerregelung zur VO (EG) Nummer 1370/2007 erteilt worden ist.

Die Kommune oder die Anstalt des öffentlichen Rechts erfüllt mit der Bereitstellung des geförderten Vorhabens eine öffentliche Aufgabe; die Förderung dient ausschließlich der Erfüllung dieser öffentlichen Aufgabe. Sofern die Anstalt des öf-

fentlichen Rechts mit der Bereitstellung des geförderten Vorhabens keine öffentliche Aufgabe erfüllt, darf ihr dabei kein beihilferechtlich relevanter Vorteil verbleiben.

Die Kommune oder die Anstalt des öffentlichen Rechts hat sich gegenüber der Bewilligungsstelle zur Einhaltung dieser Vorgaben bis zum Ende des Abschreibungszeitraums zu verpflichten; der Abschreibungszeitraum entspricht dem der Zweckbindung. Bei Nichteinhaltung dieser Vorgabe oder einer vorzeitigen Veräußerung ist die Beihilfe zurückzufordern. Es ist in diesen Fällen sicherzustellen, dass der Kommune oder der Anstalt des öffentlichen Rechts kein wirtschaftlicher Vorteil verbleibt.

Die Kommune oder die Anstalt des öffentlichen Rechts hat die Erfüllung der oben dargelegten Voraussetzungen mit den dafür bereitgestellten Vordrucken nachzuweisen (Anlage 25 a).

1.5.4.4 De-minimis-Förderung

Eine Förderung kann unter Berücksichtigung der VO (EU) Nummer 2023/2831 gewährt werden, wenn die Summe der Zuwendungen für den Antragsteller nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zeitraum von drei Jahren einen Betrag in Höhe von derzeit insgesamt 300 000 Euro nicht übersteigt (De-minimis-Beihilfe). Eine entsprechende Erklärung ist vom Förderempfänger abzugeben (Anlage 26). Bei De-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten vom Förderempfänger zu beachten; diese werden ihm mit dem Antragsformular und mit dem Bewilligungsbescheid mitgeteilt.

1.5.4.5 DAWI-de-minimis-Förderung

Eine Förderung kann auch unter Berücksichtigung der VO (EU) Nummer 2023/2832 gewährt werden, wenn der Antragsteller mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse schriftlich betraut ist und das Vorhaben vom Antragsteller für die Erbringung dieser Dienstleistungen

von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingesetzt wird und wenn die Summe der Zuwendungen für den Antragsteller nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zeitraum von drei Jahren einen Betrag in Höhe von derzeit insgesamt 750 000 Euro nicht übersteigt (DAWI-de-minimis-Beihilfe). Eine entsprechende Erklärung ist vom Förderempfänger abzugeben (Anlage 27). Bei DAWI-de-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten vom Förderempfänger zu beachten; diese werden ihm mit dem Antragsformular und mit dem Bewilligungsbescheid mitgeteilt.

Ausgeschlossen von der Förderung sind Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Artikel 2 Ziffer 18 AGVO.

1.5.4.6 Förderung von Ladeinfrastruktur inklusive Netzanschluss

Eine Förderung von Elektroladesäulen richtet sich nach der Richtlinie Ladeinfrastruktur (Anlage 7k).

1.5.4.7 Zusätzliche beihilferechtliche Kumulierungsregelungen

Antragsteller mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) Nummer 1370/2007 bzw. einer Vorgängerregelung können nur dann auf die DAWI-de-minimis-Verordnung (EU) Nummer 2023/2832 zurückgreifen, wenn der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag keine Ausgleichsleistungen für dieselbe Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vorsieht (Artikel 5 Absatz 2 VO (EU) Nummer 2023/2832).

Eine DAWI-de-minimis-Förderung nach der VO (EU) Nr. 2023/2832 an ein einziges Unternehmen, das Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringt, darf gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EU) Nr. 2023/2832 in einem Zeitraum von 3 Jahren nicht mehr als 750.000 EUR je Unternehmen betragen. Nach Art. 5 Abs. 1 VO (EU) Nr. 2023/2832 gewährte De-minimis-Beihilfen dürfen mit nach anderen De-minimis-Verordnungen gewährten Beihilfen kumuliert werden.

Soweit darüber hinaus nach deutschem oder europäischem Recht Höchstgrenzen für die Kumulierung von staatlichen Fördermitteln festgelegt sind, sind diese auch für Fördermaßnahmen nach dieser Richtlinie anzuwenden.

1.5.4.8 Geltungsdauer

Die Geltung des Abschnitts B, Nummer II.1.5 ist bei Fortbestehen der beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen, vorbehaltlich einer vorherigen Außerkraftsetzung oder Änderung, bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum Ablauf des 30.06.2027 befristet. Bei Fortbestehen der beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen und der Festlegung eines Verfahrens zur Erfüllung der auf den angewendeten EU-Verordnungen beruhenden Meldepflichten ist beabsichtigt, die Geltungsdauer des Abschnitts B, Nummer II.1.5, gegebenenfalls per Erlass, zu verlängern.

1.6 Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (§ 2 Nummer 7 LGVFG)

Betriebshöfe können nur insoweit gefördert werden, als sie dem ÖPNV oder Schienenpersonennahverkehr dienen beziehungsweise die dort abzustellenden und instand zu haltenden Fahrzeuge dem ÖPNV oder dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Sie müssen eine wirtschaftliche Betriebsführung gewährleisten. Betriebshöfe sind für das Abstellen, Warten und Instandhalten von Fahrzeugen. Zu ihnen gehören insbesondere Abstellflächen und Unterstellräume für Fahrzeuge, Einrichtungen zur Wartung, Unterhaltung und laufenden Instandhaltung von Fahrzeugen, Wasserstofftankinfrastruktur und Ladeinfrastruktur inklusive des Netzanschlusses, Fahrzeugreinigungsanlagen, Anlagen zur Versorgung mit Betriebsstoffen sowie Betriebs-, Aufenthalts- und Sozialräume für die Beschäftigten.

Zentrale Werkstätten sind darüber hinaus zur Instandsetzung und Grundüberholung von Fahrzeugen für einen größeren örtlichen oder für einen regionalen Nahverkehrsbereich oder der ÖPNV-/SPNV-Infrastruktur bestimmt.

Die Einzelheiten der Förderung, insbesondere Förderverfahren und Förderumfang in Abhängigkeit der jeweiligen beihilferechtlichen Rechtfertigung werden in der Betriebshofrichtlinie und der Richtlinie Ladeinfrastruktur (für Wasserstofftankinfrastruktur und Ladeinfrastruktur) geregelt.

1.7 Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (§ 2 Nummer 8 LGVFG)

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme können nur gefördert werden, wenn sie der Beschleunigung des Fahrtablaufs dienen sowie den Betriebsablauf, die Fahrgastinformation und die Anschlusssicherung verbessern und dadurch zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV führen.

Gefördert werden Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) für die Bevorrechtigung und Beschleunigung von Fahrzeugen des ÖPNV mit den erforderlichen Systembestandteilen, insbesondere

- den Nachrüstungen und Einrichtungen in den Betriebszentralen,
- den Nachrüstungen und Einrichtungen im Fahrzeug,
- anderen Einrichtungen, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik die Funktionen übernehmen, und
- den Änderungen der Verkehrslenkung im Zusammenhang mit LSA-Steuerungen, wenn diese zu einer Beschleunigung führen.

Förderfähig sind Maßnahmen, die dafür sorgen, dass der ÖPNV weitgehend unabhängig und ungestört vom übrigen Straßenverkehr fahren kann und eine Bevorrechtigung des ÖPNV sichergestellt wird (siehe die Richtlinie über die Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen und verkehrstelematischen Maßnahmen (Richtlinie Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik), Anlage 7i zur VwV-LGVFG). Zudem muss die Generierung und Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten zur Fahrgastinformation gewährleistet sein.

Darüber hinaus sind insbesondere auch haltstellenbezogene baulich-technische Maßnahmen zur Verbesserung der Lage, baulichen Gestaltung und Ausstattung, um die Erreichbarkeit der Fahrzeuge des ÖPNV zu verbessern, insbesondere die Errichtung von Personenunterführungen, förderfähig.

Die Einzelheiten werden in der Richtlinie Beschleunigungsmaßnahmen/Telematik geregelt.

- 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 Anschlusssicherung und für interoperable elektronische Fahrausweise (§ 2 Nummer 9 LGVFG)

Gefördert werden Maßnahmen, die primär den Nutzern des ÖPNV dienen und damit einhergehend zur Attraktivität des ÖPNV beitragen. Die Attraktivitätssteigerung kann beispielsweise durch Echtzeitinformationen, Anschlusssicherungs-/Anschlussinformationssysteme, datenbasierte Optimierung von Linien- und Betriebsabläufen und Systeme für elektronische Fahrausweise (E-Ticketing) erfolgen.

Förderfähig sind Echtzeitsysteme nur in Verbindung mit Anschlusssicherung/Anschlussinformation. Systeme für E-Ticketing und Fahrgastzählung können, auch in Ergänzung zur Förderung von Echtzeit- und Anschlusssicherungs-/Anschlussinformationssystemen, gefördert werden. Ausgenommen sind Fahrzeuge des Schienenpersonennahverkehrs.

Darüber hinaus werden Maßnahmen zur automatischen Erfassung und Verarbeitung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV und im Schienenpersonennahverkehr, sofern die Verkehre nicht vom Land bestellt werden, gefördert.

Die Maßnahme muss dabei einem Gesamtkonzept (Betriebskonzept) folgen. Ein Gesamtkonzept umfasst mindestens ein Verbundgebiet oder mindestens 50 Fahrzeuge. Im Rahmen des Gesamtkonzeptes ist auch darzulegen, wie die Daten gepflegt werden. Es ist dabei sicher zu stellen, dass im Falle von Störungen oder Planabweichungen aktuelle Informationen zur Verfügung gestellt werden. Das Gesamtkonzept muss

flächendeckend alle Linien eines oder mehrerer Verbände umfassen. Ausnahmen hiervon werden vom Ministerium für Verkehr in der Richtlinie Beschleunigung/Telematik und in der Richtlinie AFZS festgelegt.

Eine Förderung der Ausrüstung von Fahrzeugen, die über das im Gesamtkonzept beschriebene Gebiet hinaus eingesetzt werden, ist nur dann möglich, wenn die Fahrzeuge überwiegend im beschriebenen Gebiet eingesetzt werden.

Gefördert werden Vorhaben, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und den jeweils zwischen dem Land Baden-Württemberg, Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden vereinbarten Konventionen nicht widersprechen. E-Ticketing wird erst ab dem Standard der VDV-Kernapplikation (Stufe 3) gefördert (Check-in/Check-out beziehungsweise Be-in/Be-out).

Anträge können von Verkehrsunternehmen oder Verbänden eingereicht werden. Auch eine gebündelte Antragstellung ist möglich. Erforderlich ist dabei, dass eine flächendeckende Ausrüstung der eingesetzten Fahrzeuge des Verbandes/der Verbände erfolgt. Die jeweiligen Pauschalbeträge erhöhen sich um 10 Prozent, wenn die anzuschließende Fahrzeugflotte mehr als 350 Fahrzeuge und maximal 500 Fahrzeuge umfasst, und um 20 Prozent, wenn die anzuschließende Fahrzeugflotte mehr als 500 Fahrzeuge umfasst. Abweichendes kann vom Ministerium für Verkehr in der Richtlinie AFZS festgelegt werden.

Im Übrigen gilt die Richtlinie Beschleunigung/Telematik und die Richtlinie AFZS

- 1.9 Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG oder dem WaStrG, soweit eine nichtbundes-eigene Eisenbahn als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges einen Teil der Kosten zu tragen hat (§ 2 Nummer 10 LGVFG).

Für Vorhaben, die nach § 5a FStrG oder nach § 17 EKrG gefördert werden, werden keine Zuwendungen gewährt.

- 1.10 Die Beschaffung von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen im Sinne von § 4 Absatz 4 Nummer 1 und 2 PBefG sowie die Umrüstung von solchen Fahrzeugen mit

konventionellem auf einen alternativen Antrieb, soweit diese zum Erhalt, zur Einrichtung und zur Verbesserung von Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Linienverkehren nach §§ 42, 43 Satz 1 Nummer 2 oder § 44 PBefG erforderlich und hierfür geeignet sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden, sowie die Beschaffung von Schienenfahrzeugen des ÖPNV

Gefördert werden können die Anschaffungskosten aller Omnibusfahrzeuge und Schienenfahrzeuge des ÖPNV/Schienenpersonennahverkehrs, die dem Linienverkehr dienen und für den Einsatz nach dem Personenbeförderungsrecht oder dem AEG geeignet sind. Auch Fahrzeuge zur erstmaligen Einrichtung von Linienverkehren sind förderfähig. Daneben können die Kosten für die Umrüstung von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen im Sinne von § 4 Absatz 4 Nummer 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes mit konventionellem auf einen alternativen Antrieb gefördert werden.

Die Förderung von Linien- und Bürgerbussen richtet sich nach der jeweils gültigen Richtlinie Busförderung. Gefördert werden auch die Anschaffungskosten für alternative Bedienformen, wie beispielsweise Bürgerbusse.

Die Förderung von Schienenfahrzeugen richtet sich nach der jeweils gültigen Richtlinie Schienenfahrzeugförderung.

1.11 Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit (§ 2 Nummer 12 LGVFG).

Herzustellen ist die vollständige Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen. Bei Vorhaben sind deren Belange zu berücksichtigen und diese entsprechend den Anforderungen der Barrierefreiheit nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes umzusetzen.

Der Tatbestand umfasst alle Formen des ÖPNV, also auch Schienenpersonennahverkehr. Bei Nachrüstungen haben bestehende verkehrswichtige Einrichtungen des ÖPNV Vorrang. Ein Umbau ist nur dann förderfähig, wenn das Ziel der Barrierefreiheit mit einer Nachrüstung noch nicht oder nur unzureichend erreicht werden kann und die

Herstellung der Barrierefreiheit im Vordergrund steht.

Die Umbau- und Nachrüstungsmaßnahmen müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die baulichen Bestimmungen (zum Beispiel DIN 18040-3 und DIN 32984) sind einzuhalten. Abweichungen hiervon können zulässig sein, wenn die Einhaltung der Bestimmung unter Berücksichtigung der Zahl der Fahrgäste und des finanziellen Aufwands unverhältnismäßig wäre oder aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht realisiert werden kann oder gewährleistet ist, dass eine barrierefreie Nutzung der Anlage auch bei Nichteinhaltung der Bestimmung erfolgen kann.

- 1.12 Bau, Aus- oder Umbau von Maßnahmen der Wiedervernetzung von Lebensräumen an Schienenverkehrswegen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind, oder der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit die Maßnahmen nicht im Rahmen der Eingriffsregelung gemäß §§ 13 ff. des BNatSchG als Vermeidungsmaßnahmen erforderlich sind.

Maßnahmen der Wiedervernetzung sind Querungshilfen zur Vernetzung von Lebensräumen und Tierwanderwegen an Verkehrswegen. Bei der Planung, beim Bau-, Aus- oder Umbau der Maßnahmen sind das MAQ sowie MAmS zu beachten.

Zum Verfahren im Bereich Wiedervernetzungsmaßnahmen wird auf Abschnitt B, Nummer II. 3.9 verwiesen.

- 1.13 Bau, Aus- oder Umbau von Schnittstellen des Güterverkehrs (§ 2 Nummer 15 LGVFG).

Die Förderung richtet sich nach der jeweils gültigen Richtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs.

2 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Im Bereich des ÖPNV erfolgt im Interesse des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit die Finanzierung mittels einer modifizierten Form einer Festbetragsfinanzierung. Insoweit erfolgt die Zuwendung mittels Anteilsfinanzierung als Höchstbetragsförderung (Förderhöchstbetrag). Pauschale Festbeträge oder pauschalisierte Höchstbeträge sind bei

Maßnahmen oder Teilen einer Maßnahme im Einzelfall zulässig. Im Bereich der Fahrzeugförderung kann etwas Abweichendes geregelt werden.

Dies gilt nicht für Maßnahmen der Wiedervernetzung (Abschnitt B, Nummer II. 1.12). Für diese wird die Zuwendung als einmaliger Zuschuss zweckgebunden und im Rahmen der Projektförderung als Festbetrag gewährt.

3 Verfahren im ÖPNV

3.1 Der Anmeldung zur Programmaufnahme gemäß Anlage 8 sind folgende Unterlagen von der Vorhabenträgerin beziehungsweise vom Vorhabenträger beizufügen:

- Erläuterungsbericht: Dabei ist insbesondere auf den Förderzweck und das Förderziel des Vorhabens sowie auf den tatsächlichen verkehrlichen Bedarf einzugehen. Weiterhin ist darzulegen, dass die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze sowie die Landesplanung berücksichtigt sind und das Förderprojekt in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder qualifizierten Fachkonzept oder in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG vorgesehen ist oder dass diese Voraussetzungen voraussichtlich zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden. Die Belange von Natur und Landschaft dürfen dem Vorhaben nicht entgegenstehen,
- Beschreibung des Vorhabens einschließlich Stand bau- und planungsrechtlicher Genehmigungsverfahren sowie Darlegung, ob und gegebenenfalls welche Zusammenhänge zwischen dem Vorhaben des ÖPNV und dem städtebaulichen Vorhaben bestehen und mit welchem Ergebnis die Vorhaben aufeinander abgestimmt sind,
- Übersichtsplan des Vorhabens (mit Darstellung des Liniennetzes),
- Finanzierungsplan: Übersicht über den beabsichtigten Zeitraum der Finanzierung mit voraussichtlichem Baubeginn und Bauende sowie voraussichtliche Jahresraten,
- Kostenschätzung (in Anlehnung an die HOAI, Lph. 2 – Vorplanung) und
- Priorisierung bei mehreren Vorhaben einer Vorhabenträgerin beziehungsweise eines Vorhabenträgers.

3.2 Antragsunterlagen

Dem Antrag sind grundsätzlich beizufügen:

- die in Nummer 3.2 VV-LHO zu § 44 aufgeführten Unterlagen,
- eine Genehmigungsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 4. Hiervon ausgenommen sind Vorhaben nach § 2 Nummer 10 LGVFG; insoweit ist eine Entwurfsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 3 ausreichend;
- eine Darlegung, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der Lärmsituation oder der Luftsituation dringend erforderlich ist, die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze berücksichtigt,
- eine Darlegung, dass das Vorhaben in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder qualifizierten Fachkonzept oder in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 BImSchG vorgesehen ist oder dass diese Voraussetzungen voraussichtlich zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden (dies gilt nicht für Kreuzungsmaßnahmen nach dem EKrG (§ 2 Nummer 10 LGVFG) und Grunderneuerungen von Verkehrswegen (§ 2 Nummer 4 LGVFG), siehe Abschnitt A, Nummer IV. 2.2),
- eine Darlegung, dass das Vorhaben die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht und die Gelegenheit zur Stellungnahme nach Abschnitt A, Nummer IV. 2.4 gegeben war,
- eine Darlegung, ob und gegebenenfalls welche Zusammenhänge zwischen dem Vorhaben des ÖPNV und dem städtebaulichen Vorhaben bestehen und mit welchem Ergebnis die Vorhaben aufeinander abgestimmt sind,
- ein Erläuterungsbericht mit ausführlicher Darlegung der angestrebten Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Angabe über die Situation der der-

zeit vorhandenen Verkehrsanlagen und deren Kapazität (zum Beispiel vorhandene Straßenbahnen, Omnibushaltestellen, Linienführung der Omnibuslinien im derzeitigen Zustand, vorhandene Parkmöglichkeiten). Die angestrebte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist in Zielen zu formulieren, anhand derer eine Erfolgskontrolle möglich ist (siehe Anlage 23 Vollzugsleitfaden zur VwV-LGVFG).

- eine aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Kennzahlen zur Förderfähigkeit und Förderwürdigkeit (siehe Abschnitt B, Nummer II. 3.3.2),
- ein Übersichtsplan des Vorhabens,
- eine Kostenberechnung,
- die für die Beurteilung des Vorhabens notwendigen Pläne, insbesondere Bestandspläne, Lageplan 1 : 500, 1 : 1000 beziehungsweise 1 : 1500, Längsschnitte 1 : 1000/100, Regelquerschnitte 1 : 100, Grunderwerbspläne und -verzeichnis, darüber hinaus Sonderpläne (Grundriss, Längsschnitt, Querschnitt), soweit zur Darstellung besonderer Bauwerke (zum Beispiel Haltestellen, Park-and-ride-Anlagen, Parkeinrichtungen, Betriebshöfe, zentrale Werkstätten) erforderlich,
- Rechtsgenehmigungen (zum Beispiel Bebauungsplan, Plangenehmigung, Planfeststellung, Baugenehmigung, Zustimmung der TAB zur Baumaßnahme gemäß § 60 Absatz 3 BOStrab, Stellungnahme der jeweils zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde): beispielsweise muss das Vorhaben soweit vorbereitet sein, dass der Baubeginn vollständig möglich und eine rechtmäßige ungehinderte Durchführung in absehbarer Zeit gewährleistet ist;
- die Finanzierung des Kostenanteils der Antragstellerin beziehungsweise des Antragstellers muss sichergestellt sein,
- die Kreuzungsvereinbarung,
- eine Umweltverträglichkeitsstudie,
- ein Schall- und Erschütterungsgutachten,
- ein Baugrundgutachten,
- ein Bauzeitenplan,
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den

Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter.

Bei einer Förderung eines multimodalen Knotens, eines Betriebshofes oder einer zentralen Werkstatt bzw. von Lade- oder Wasserstofftankinfrastruktur sind darüber hinaus die jeweiligen nach Abschnitt B, Nummer II 1.5.4, der Betriebshofrichtlinie bzw. der Richtlinie Ladeinfrastruktur erforderlichen beihilferechtlichen Bestätigungen beizufügen.

Bei fachlicher Begründung durch die Vorhabenträgerin beziehungsweise den Vorhabenträger kann auf einzelne Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind.

Im Übrigen wird auf die ergänzenden Richtlinien zu dieser VwV verwiesen.

Ferner ist eine Stellungnahme der betroffenen Gemeinde anzuschließen, sofern es sich um ein Vorhaben eines privaten Verkehrsunternehmens oder um einen Zusammenschluss solcher Unternehmen handelt.

Die Bewilligungsstelle kann, soweit dies notwendig ist, weitere Planunterlagen beziehungsweise Gutachten anfordern.

3.3 Prüfung des Antrags und Entscheidung im Bereich Infrastrukturförderung

3.3.1 Über den Antrag auf Zuwendung entscheidet die Bewilligungsstelle. Sie veranlasst die fachtechnische und wirtschaftliche Prüfung des Antrags.

Alle Anträge werden fachtechnisch und bauwirtschaftlich von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH geprüft. Das Ministerium für Verkehr übernimmt in Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden –Württemberg mbH grundsätzlich die Prüfung des volkswirtschaftlichen Nachweises gemäß Abschnitt B, Nummer II. 3.3.2.

3.3.2 Für Maßnahmen von erheblicher finanzieller Bedeutung ist der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens anhand einer Standardisierten Bewertung oder im Ausnahmefall in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr anhand eines anderen Verfahrens mit mindestens vergleichbarer methodischer Tiefe zu erbringen und mit dem Ministerium für Verkehr abzustimmen. Dies gilt für alle Vorhaben des LGVFG, deren Gesamtkosten 30 Millionen Euro überschreiten. Für Betriebshöfe, deren Gesamtkosten 30 Millionen Euro überschreiten, sind die Anforderungen im Leitfaden für die Erstellung des Wirtschaftlichkeitsnachweises (Wirtschaftlichkeitsnachweis Betriebshöfe) online, auf der Website des Ministeriums für Verkehr abrufbar. Bei Vorhaben mit Gesamtkosten zwischen 10 und 30 Millionen Euro verlangt das Ministerium für Verkehr eine Nutzen-Kosten-Untersuchung. Dies kann eine Standardisierte Bewertung oder im Ausnahmefall in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr eine andere geeignete Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sein. Damit ein Vorhaben aus gesamtwirtschaftlicher Sicht förderfähig ist, muss der monetarisierte Nutzen die Kosten übersteigen. Für Vorhaben mit Gesamtkosten unter 10 Millionen Euro ist weiterhin die fachtechnische und bauwirtschaftliche Prüfung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH als Wirtschaftlichkeitsnachweis der gewählten Umsetzungsvariante ausreichend. Die Anerkennung der Wirtschaftlichkeit setzt den Abschluss der Lph. 4 voraus.

Folgende Vereinfachungen des Wirtschaftlichkeitsnachweises für einzelne Fördertatbestände werden gewährt:

- § 2 Nummer 4 LGVFG: Grunderneuerung von Verkehrswegen: Der Nachweis des Vorhabenträgers, dass die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen seit Inbetriebnahme nicht unterlassen worden sind, bestätigt die Zielerreichung im Sinne eines Wirtschaftlichkeitsnachweises. Der Nachweis kann durch eine Selbstbestätigung des Vorhabenträgers geführt werden, der einer Prüfung durch die Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen oder die Landes-eisenbahnaufsicht unterliegt (siehe Abschnitt B, Nummer II. 1.3).
- § 2 Nummer 7 LGVFG: Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten bei Gesamtkosten unter 10 Millionen Euro ist die fachtechnische und bauwirtschaftliche Prüfung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH als Wirtschaftlichkeitsnachweis der gewählten Umsetzungsvariante ausreichend. Bei Vorhaben nach § 2 Nummer 7 LGVFG mit Gesamtkosten zwischen 10 und 30 Millionen Euro bestätigt die Stellungnahme des VDV die Zielerreichung im Sinne eines Wirtschaftlichkeitsnachweises.
- § 2 Nummer 12 LGVFG: Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit: Den Kosten steht per se Nutzen in selber Höhe gegenüber. In diesen Fällen reichen für die Wirtschaftlichkeitsprüfung die Angaben im Erläuterungsbericht

bzw. in den Antragsunterlagen aus. Gleiches gilt analog für Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit innerhalb größerer Gesamtmaßnahmen, für die insgesamt ein Wirtschaftlichkeitsnachweis zu erbringen ist. Den Kosten zum barrierefreien Umbau von bestehenden Anlagen ist Nutzen in selber Höhe gegenüberzustellen.

- § 2 Nummer 14 LGVFG: Wiedervernetzungsmaßnahmen an Schienenstrecken: Die Beachtung des MAQ und MAmS und die Einhaltung der Anforderungen aus dem Landeskonzept Wiedervernetzung bestätigen die Zielerreichung im Sinne eines Wirtschaftlichkeitsnachweises.
- Aufgrund der bestätigten Gesamtwirtschaftlichkeit des bundesweiten Rollouts der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD-Rollout) durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sind für die Implementierung von „Digitaler Leit- und Sicherungstechnik“ inklusive DSTW, ADI, APS, ETCS, ATO, FRMCS und CTMS die Angaben in den Antragsunterlagen für die Wirtschaftlichkeitsprüfung ausreichend, da den dabei entstehenden Kosten per se Nutzen in selber Höhe gegenübersteht. Gleiches gilt analog für Vorhaben innerhalb größerer Gesamtmaßnahmen, für die insgesamt ein Wirtschaftlichkeitsnachweis zu erbringen ist. Den für die Implementierung von „Digitaler Leit- und Sicherungstechnik“ entstehenden Kosten ist Nutzen in selber Höhe gegenüberzustellen.

Der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens muss vor dem Einreichen eines Förderantrags auf der Grundlage der HOAI, Lph. 2 – Vorplanung erstellt werden. Nach Absprache mit dem Ministerium für Verkehr müssen im Einzelfall detaillierte Kostenberechnungen erarbeitet werden. Auswirkungen von Schallimmissionen sind zu ermitteln und in den Gesamtkosten des Vorhabens abzuschätzen. Baugrundverhältnisse sind zwingend zu begutachten. Zugrundeliegende Einheitspreise sollen auf Anforderung durch Belege plausibilisiert werden.

3.3.3. Das Ergebnis der Prüfung wird in einem Vermerk festgelegt. Die zuwendungsfähigen Investitionskosten werden in den fachtechnischen Prüfvermerken in Abstimmung mit der nach Nummer 3.1 zuständigen Stelle festgelegt.

Für Einheitspreise von Schienenprojekten im Eisenbahnverkehr nach AEG ist es zweckdienlich, die Kostenkennwerte des aktuellen Kostenkennwertekatalogs der DB Netz AG nach Richtlinie 808 in der jeweils geltenden Fassung heranzuziehen. Bei Abweichungen von der Richtlinie 808 und den hierin enthaltenen Kostenkennwerten sind diese auf Anforderung zu plausibilisieren.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung eines Vorhabens ist mit Abschluss der Förderantragsprüfung zu aktualisieren und der Bewilligungsstelle vorzulegen.

- 3.3.4. Im Falle von Änderungen des Vorhabens, insbesondere bei Planänderungen und Kostensteigerungen, sind diese unverzüglich der Bewilligungsstelle anzuzeigen und ein Änderungsantrag mit den für seine Beurteilung notwendigen Unterlagen vorzulegen. Bei Vorliegen eines Härtefalls nach Abschnitt A, Nummer V 3 – kann ein Antrag auf Nachbewilligung mit den für seine Beurteilung notwendigen Unterlagen gestellt werden. In sonstigen Fällen ist eine Änderung des Förderantrags nach Abschluss der fachtechnischen Prüfung durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH ausgeschlossen, da vorausgesetzt wird, dass das beantragte Bauvorhaben bereits voll durchgeplant ist.

Bei Kostensteigerungen oder Planänderungen, die die Wirtschaftlichkeitsberechnung beeinflussen, hat der Vorhabenträger bzw. die Vorhabenträgerin eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsberechnung vorzulegen. Wird dies nicht eingereicht, hat die Bewilligungsstelle eine Aktualisierung der Wirtschaftlichkeitsberechnung zu verlangen.

3.4 Bewilligungsverfahren und Nachbewilligung im Bereich Infrastrukturförderung

- 3.4.1 Die Entscheidung über die Bewilligung ist der Vorhabenträgerin beziehungsweise dem Vorhabenträger von der Bewilligungsstelle unter Angabe der Höhe der Förderung mitzuteilen. Kann dem Antrag nicht entsprochen werden, so sind die Gründe der Antragstellerin beziehungsweise dem Antragsteller mitzuteilen.

3.4.2 Im Zuwendungsbescheid sind insbesondere

- die vorläufigen zuwendungsfähigen Investitionskosten,
- die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung oder Anteilsfinanzierung),
- die festgesetzte Zuwendung als Festbetrags- oder als Höchstbetragsförderung,

- gegebenenfalls der Zeitrahmen für den Baubeginn gemäß Abschnitt B, Nummer II. 3.4.3,
- der Bewilligungszeitraum,
- die Kriterien zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Abschnitt A, Nummer IV.8 und
- weitere Nebenbestimmungen (zum Beispiel Nebenbestimmungen im Sinne der Nummer 5 VV-LHO zu § 44 LHO)

festzulegen.

- 3.4.3 Der Zuwendungsbescheid verliert seine Wirkung (auflösende Bedingung), wenn der Baubeginn nicht innerhalb eines Jahres nach der Bewilligung erfolgt. Die auflösende Bedingung ist in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Abschnitt A, Nummer IV.4.9. Die Entscheidung ist dem Verkehrsministerium mitzuteilen.

Die Bewilligungsstelle kann in Ausnahmefällen, insbesondere im Fall eines Vergabenaachprüfungsverfahrens oder eines Verfahrens nach § 18 VOB/B, diese Frist verlängern.

- 3.4.4 Ist ein privates Verkehrsunternehmen oder ein Zusammenschluss privater Verkehrsunternehmen (privater Kapitalanteil von mehr als 50 Prozent), ein Auftragsunternehmen oder ein Unternehmen mit überwiegendem Schülerverkehr Träger eines Betriebshofes oder einer zentralen Werkstätte, so ist im Zuwendungsbescheid die dingliche Sicherung sowohl der zweckentsprechenden Verwendung der Zuwendung (beschränkte persönliche Dienstbarkeit) als auch etwaiger Erstattungsansprüche (Grundschild) zu regeln. Dabei ist grundsätzlich eine erstrangige Absicherung zu verlangen. Bei Absicherung der Grundschild ist darauf zu achten, dass die Beleihungsgrenze grundsätzlich 80 Prozent der Herstellungskosten nicht überschreitet.
- 3.4.5 Die Bewilligung der Zuwendungsraten erfolgt im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel entsprechend dem Baufortschritt.

3.4.6 Ein nachträglicher Änderungsantrag sowie eine nachträgliche Bewilligung aufgrund von Kostenerhöhungen oder Planänderungen sind mit Ausnahme der Fälle des Abschnitts A, Nummer V 3 (Härtefallregelung) ausgeschlossen.

3.5 Auszahlungsverfahren im Bereich Infrastrukturförderung

3.5.1 Die Auszahlung der Zuwendungen wird von der Bewilligungsstelle im Rahmen der bewilligten und für das laufende Haushaltsjahr verfügbaren Mittel entsprechend den tatsächlich angefallenen Ausgaben nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids veranlasst.

3.5.2 Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat hierzu elektronisch einen Antrag auf Abschlagszahlung nach Muster der Anlage 10 vorzulegen. Die Bewilligungsstelle kann entsprechende Zahlungsnachweise verlangen.

Abschlagszahlungen dürfen in der Regel insgesamt 80 Prozent der bewilligten Gesamtzuwendung nicht übersteigen. Im Einzelfall sind Ausnahmen auf Antrag zulässig. Die Bewilligung über die Auszahlung des Restbetrags der Zuwendung darf erst nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises erfolgen.

3.6 Verwendungsnachweis im Bereich Infrastrukturförderung

3.6.1 Der Verwendungsnachweis ist entsprechend den Allgemeinen Nebenbestimmungen im Sinne der VV-LHO zu § 44 nach Muster der Anlage 11 in elektronischer Form bei der Bewilligungsstelle vorzulegen. Insbesondere ist der Zuwendungsempfänger für den Fall, dass eine Prüfbescheinigung vorliegt, verpflichtet, diese beizufügen. Es kann sich dabei um eine Prüfbescheinigung einer eigenen Prüfungseinrichtung handeln. Nach dem ersten Mittelabruf ist jährlich ein Zwischenverwendungsnachweis vorzulegen, wenn Mittel in einem Haushaltsjahr ausgezahlt worden sind und das Vorhaben noch nicht beendet worden ist. Dieses Erfordernis gilt nicht für Kommunen.

Werden ein Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ausschließlich unter Verwendung

von pauschalen Festbeträgen im Sinne des Abschnitts A, Nummer V. 1 Abs. 3 gefördert, genügt ein vereinfachter Verwendungsnachweis ohne Vorlage von Belegen und mit summarischer Darstellung der eingesetzten Eigenmittel, Einnahmen und Ausgaben entsprechend der Gliederung des der Bewilligung zugrunde gelegten Kosten- und Finanzierungsplans (siehe Ziffer 6.6.1 ANBest-P).

- 3.6.2 Der Abschluss der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist von der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise vom Zuwendungsempfänger elektronisch zu bestätigen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssen bei Vorlage des Verwendungsnachweises vollständig abgeschlossen sein.

Dem Verwendungsnachweis sind mit der Bauausführung übereinstimmende Pläne beizufügen, aus denen der Umfang der ausgeführten Arbeiten zu erkennen ist.

Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsstelle anzuzeigen. Eine Maßnahme gilt mit der Abnahme der wesentlichen Bauteile als beendet.

Verzögert sich der Schlussverwendungsnachweis einer Maßnahme aus Gründen, die die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger nicht zu vertreten hat (zum Beispiel schwebende Prozesse, ausstehende Schlussvermessung, fehlende Rechnungen Dritter), so kann die Bewilligungsstelle entweder auf Antrag die Vorlagefrist verlängern oder im Benehmen mit der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise dem Zuwendungsempfänger die zuwendungsfähigen Investitionskosten pauschal festlegen.

3.7 Prüfung der Verwendung im Bereich Infrastrukturförderung

Die Prüfung der Verwendungsnachweise nach Abschnitt B, Nummer II. 3.6 erfolgt nach den Allgemeinen Nebenbestimmungen zu der VV-LHO zu § 44 durch die Bewilligungsstelle unter Beteiligung der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH.

Kosten, die nach Vorlage des Verwendungsnachweises oder später als zwölf Monate nach Beendigung einer Maßnahme oder, im Falle einer nach Abschnitt B, Nummer II. 3.6.2 eingeräumten Verlängerungsfrist, nach Ablauf dieser Frist nachgewiesen werden, bleiben bei der Zuschussgewährung unberücksichtigt.

3.8 Verfahren im Bereich Fahrzeugförderung

Die Regelungen zum Verfahren im Bereich Fahrzeugförderung, insbesondere zur Programmaufstellung, zum Antrag auf Gewährung einer Zuwendung, zur Prüfung des Antrags und Entscheidung über den Antrag, zum Bewilligungs- und Auszahlungsverfahren, zum Verwendungsnachweis, zur Prüfung der Verwendung, zur Änderung der Zweckbestimmung und zur Erfolgskontrolle, können in Richtlinien zu dieser VwV, insbesondere der Richtlinie Busförderung und der Richtlinie Schienenfahrzeugförderung, abweichend von den Regelungen zum Verfahren im Bereich Infrastrukturförderung ausgestaltet werden.

3.9 Verfahren im Bereich Wiedervernetzungsmaßnahmen

Für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist das Verfahren im kommunalen Straßenbau (Abschnitt B, Nummer I.2) entsprechend anzuwenden.

III. Rad- und Fußverkehr

Alle Vorhaben, die nach dem LGVFG gefördert werden, müssen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die geltenden Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen des Landes sind zu beachten. Näheres regelt die Anlage 12 (Richtlinie Stand der Technik RuF).

1 Gegenstand der Förderung im Rad- und Fußverkehr

Nach § 2 LGVFG können der Bau, Aus- und Umbau der nachstehend genannten Vorhaben gefördert werden:

1.1 Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (§ 2 Nummer 1g LGVFG)

Rad- und/oder Fußverkehrsinfrastruktur im Sinne des § 2 Nummer 1g LGVFG sind verkehrswichtige Anlagen für den Rad- und/oder Fußverkehr, die unabhängig von Bau, Aus- oder Umbau förderfähiger kommunaler Straßen gemäß § 2 Nummer 1a, b, c und d LGVFG umgesetzt werden. Dies sind insbesondere:

- separat geführte Rad- und Fußverkehrsanlagen,
- Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen im Zuge von nicht förderfähigen kommunalen Straßen,
- Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen im Zuge von kommunal förderfähigen Straßen, die nicht gemeinsam mit dem Bau, Aus- oder Umbau von förderfähigen kommunalen Straßen gemäß § 2 Nummer 1a, c und d LGVFG realisiert werden,
- Rad- und Fußverkehrsanlagen im Zuge von Landes- und Bundesstraßen in kommunaler Baulast, soweit sie keine Radschnellverbindung darstellen.

1.2 Radverkehrsinfrastruktur

1.2.1 Als Radverkehrsinfrastruktur sind nach Abschnitt B, Nummer III. 1.1 grundsätzlich sämtliche Maßnahmen zur Schaffung von Radverkehrsführungen förderfähig. Dies sind insbesondere Schutzstreifen, Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen und Fahrradzonen, geschützte Radspuren sowie notwendige Kunstbauten, Querungseinrichtungen, wegweisende Beschilderung, Lichtsignalanlagen

(LSA) (inklusive fahrradfreundlicher Programmierung), Radservicepunkte, Zählstellen für den Radverkehr sowie Randmarkierungen außerorts.

Die Förderung von wegweisender Beschilderung für den Radverkehr sowie weiteren notwendigen Elementen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (zum Beispiel Randmarkierung außerorts, Aufstellflächen an Knotenpunkten), die nachträglich angebracht werden, ist unter den gleichen Voraussetzungen möglich.

- 1.2.2 Breiten über das Regelmaß der ERA hinaus sind nach LGVFG RuF förderfähig, wenn der Radverkehr Auslöser der Maßnahme ist und die Breiten zum Beispiel aufgrund eines besonders hohen Radverkehrsaufkommens erforderlich sind. Die Erforderlichkeit ist durch den Antragsteller beziehungsweise die Antragstellerin plausibel darzulegen.
- 1.2.3 Für die Verkehrswichtigkeit einer Radverkehrsführung ist die Anordnung einer Benutzungspflicht nicht maßgeblich. Nicht benutzungspflichtige Radwege haben auch bei Neubauten verkehrswichtiger Radwege als eigenständige Führungsform ihre Berechtigung und sind damit grundsätzlich förderfähig.
- 1.2.4 Bei Radverkehrsanlagen im Zuge des Landesradverkehrsnetzes (RadNETZ Baden-Württemberg) sowie im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Bauart sind einmalig auch Maßnahmen zur Ertüchtigung und Wiederherstellung eines durchgehenden baulichen Zustands förderfähig.

1.3 Fußverkehrsinfrastruktur

- 1.3.1 Als Fußverkehrsinfrastruktur sind nach Abschnitt B, Nummer III. 1.1 sämtliche Maßnahmen zur Schaffung von Fußverkehrsführungen im Längs- und Querverkehr gemäß den EFA förderfähig. Förderfähige Elemente für den Querverkehr sind insbesondere Mittelinseln, Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, Fußgängerüberwege, LSA (Errichtung oder fußgängerfreundliche Programmierung), planfreie Querungsanlagen (Unter- und Überführungen), Zählstellen für den Fußverkehr und wegweisende Beschilderung. Auch weitere notwendige Elemente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und weitere technische Bauelemente

sind förderfähig.

- 1.3.2 Die Förderung von Elementen der Fußverkehrsinfrastruktur, die nachträglich angebracht werden, ist unter den gleichen Voraussetzungen möglich sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit bestehender Fußverkehrsinfrastruktur im Längs- und Querverkehr.
- 1.3.3 Flächen, die über das Regemaß der EFA hinausgehen, sind förderfähig, wenn sie aufgrund großer Fußverkehrsmengen (streckenbezogen) oder für die Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern als Verweilflächen, Ruheplätze oder Spielflächen (abschnittsweise Aufweitung) dringend erforderlich sind. Aufweitungen müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den für den Längsverkehr erforderlichen Flächen stehen. Die Erforderlichkeit ist durch den Antragsteller beziehungsweise die Antragstellerin nachzuweisen.
- 1.3.4 Die Ausstattung von Fußverkehrsanlagen mit Bänken oder anderen geeigneten Sitzmöblierungselementen sowie öffentlichen Toilettenanlagen ist förderfähig, sofern sie der Barrierefreiheit dienen und den Ansprüchen der Barrierefreiheit genügen.

1.4 Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

- 1.4.1 Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen nach Nummer 1.1 können auch als gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege oder als Gehwege mit der Beschilderung »Radfahrer frei« ausgeführt werden. Im innerörtlichen Bereich sind bei gemeinsamen Geh- und Radwegen und Gehwegen mit der Beschilderung »Radfahrer frei« die sehr eng beschränkten Einsatzbereiche gemeinsamer Führungen gemäß den ERA zu berücksichtigen. Entsprechende Führungsformen entsprechen innerorts in der Regel nicht dem Fördertatbestand eines verkehrswichtigen Rad- und Fußweges. Sie werden daher nur in begründeten Ausnahmefällen gefördert und sind gesondert zu begründen.
- 1.4.2 Die Förderung der Beleuchtung bei Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen sowie der Versatz der Beleuchtung bei sämtlichen unter Abschnitt B, Nummer III. 1.1 aufge-

fürten Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen sind unter den gleichen Voraussetzungen möglich, sofern dies aus Gründen der Sicherheit (Verkehrssicherheit sowie soziale Sicherheit) erforderlich ist. Die Erforderlichkeit ist durch den Antragsteller beziehungsweise die Antragstellerin plausibel darzulegen.

- 1.4.3 Wenn die Verlagerung von Kfz-Stellplätzen eine Voraussetzung für den Bau, Aus- oder Umbau von förderfähiger Rad- oder Fußverkehrsinfrastruktur ist, dann ist auch der Bau oder Umbau von Kfz-Stellplätzen als ein Teil des Gesamtvorhabens förderfähig. Eine Erhöhung der Anzahl der Kfz-Stellplätze wird nicht gefördert.

1.5 Fahrradabstellanlagen

- 1.5.1 Als verkehrswichtige Radverkehrsinfrastruktur zählen Fahrradabstellanlagen, wenn sie der Verknüpfung der Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV dienen (Bike-and-ride-Anlagen) oder wenn sie entlang verkehrswichtiger Radwege an Stellen, an denen erfahrungsgemäß dauernd oder zeitweilig Fahrräder in großer Zahl abgestellt werden, liegen. Fahrradabstellanlagen an Schulen und anderen Bildungseinrichtungen sind grundsätzlich verkehrswichtig.

Werden förderfähige Bike-and-ride-Anlagen im Zusammenhang mit einer nach dem LGVFG geförderten ÖPNV-Maßnahme gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich ÖPNV. Werden Bike-and-ride-Anlagen als separates Vorhaben gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich Rad- und Fußverkehr.

- 1.5.2 Förderfähig sind insbesondere Fahrradhalter, Fahrradboxen, Fahrradkleingaragen, Fahrradkäfige, Fahrradparkbauten, Fahrradstationen, Pedelec-Stationen und die nachträgliche Überdachung von Fahrradstellplätzen. In der Anmeldung zur Programmaufnahme müssen die geplanten Kapazitäten benannt sowie der Bedarf für eine entsprechende Fahrradabstellanlage gemäß dem Leitfaden für Bike-and-ride-Anlagen plausibel dargelegt werden. Der Erlass zur „Förderfähigkeit modularer Bike-and-ride-Anlagen der DB Bike-and-ride- Offensive“ vom 20.12.2021 (Az. VM4-2600-1/1/2) ist zu beachten.

1.6 Bau, Aus- oder Umbau von Maßnahmen der Wiedervernetzung an Radwegen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind (§ 2 Nummer 14 LGVFG).

Maßnahmen der Wiedervernetzung sind Querungshilfen zur Vernetzung von Lebensräumen und Tierwanderwegen an Verkehrswegen. Bei der Planung, beim Bau-, Aus- oder Umbau der Maßnahmen sind das MAQ sowie MAmS zu beachten.

Nicht zuwendungsfähig sind Maßnahmen der Wiedervernetzung, die auf der Grundlage der Eingriffsregelung, §§ 13 ff des BNatSchG, umgesetzt werden müssen, soweit sie nicht Teil einer ansonsten zuwendungsfähigen Maßnahme sind.

2 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

Bei Fahrradabstellanlagen, Fußgängerüberwegen sowie bei Sitzmöblierungselementen und öffentlichen Toilettenanlagen des Fußverkehrs werden die zuwendungsfähigen Investitionskosten je nach Infrastruktur pauschaliert. Die Pauschalsätze werden anhand der Anlage 19 (Pauschalsätze Rad- und Fußverkehr) errechnet und als Festbetragsfinanzierung festgesetzt.

Sofern der Vorhabenträger bei Fahrradparkbauten, Fahrradstationen und Fußgängerüberwegen nachweisen kann, dass die in Anlage 19 festgelegten Pauschalsätze weniger als 50 Prozent der gemäß Kostenberechnung zu erwartenden zuwendungsfähigen Investitionskosten betragen, können anstelle der Pauschalsätze zur Festlegung der Höhe der Zuwendung auch die zuwendungsfähigen Investitionskosten herangezogen werden.

3 Verfahren zur Förderung kommunaler Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

Für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist das Verfahren im kommunalen Straßenbau (Abschnitt B, Nummer I.2) entsprechend anzuwenden.

3.1 Unterlagen Programmanmeldung

Der Anmeldung zur Programmaufnahme gemäß Anlage 13 sind folgende von der Vorhabenträgerin beziehungsweise vom Vorhabenträger Unterlagen beizufügen:

- Kostenschätzung (in Anlehnung an die HOAI, Lph. 2 – Vorplanung)
- Erläuterungsbericht: Dieser ist in Anlehnung an die RE zu gliedern. Dabei ist insbesondere auf den Förderzweck und das Förderziel des Vorhabens sowie auf den tatsächlichen verkehrlichen Bedarf einzugehen. Es sind Angaben und Erklärungen zu folgenden Punkten erforderlich:
 - Die Maßnahme wird gemäß dem aktuellen Stand der Technik (Anlage 12 „Richtlinie Stand der Technik bei Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr) geplant und umgesetzt.
 - Die Belange von Natur und Landschaft dürfen dem Vorhaben nicht entgegenstehen.
 - Das Förderprojekt ist in einem Rad- oder Fußverkehrskonzept der Kommune oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan beziehungsweise Fachkonzept als verkehrswichtig dargestellt.
 - Stand der Vorbereitung der Maßnahme, insbesondere hinsichtlich Grunderwerb, planungsrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen.
 - Relevanz der Maßnahme für nachfolgende Kriterien: Übergeordnete Netzrelevanz, Verkehrssicherheit, Kosteneffizienz, Rad- oder Fußverkehrsaufkommen/-potential, Beschleunigung und Attraktivität Rad- und Fußverkehr.

3.2 Förderbereichsspezifische Vorgaben zum Antrag auf Gewährung einer Zuwendung

Dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung gemäß Anlage 14 sind grundsätzlich beizufügen:

- die in Nummer 3.2 VV-LHO zu § 44 aufgeführten Unterlagen,
- eine Entwurfsplanung in Anlehnung an die HOAI, Lph. 3. Der Bauentwurf ist gemäß RE zu erstellen. Die Kostenberechnung ist in Anlehnung an AKVS vorzunehmen;
- Angaben über die Vorbereitung des Vorhabens, insbesondere über den Stand des Grunderwerbs, der baurechtlichen Zulassung (Bebauungsplan, Planfeststellung) sowie der Beteiligungsbereitschaft Dritter (Verwaltungsvereinbarungen) und

eine Darlegung, dass das Vorhaben die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht und die Gelegenheit zur Stellungnahme nach Abschnitt A, Nummer IV. 2.4 gegeben war.

- landschaftspflegerischer Begleitplan inklusive Artenschutzbeitrag sowie gegebenenfalls erforderliche umweltfachliche Untersuchungen gemäß RE.

Bei Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten über 200 000 Euro sind außerdem beizufügen:

- Nachweis über die Durchführung eines Sicherheitsaudits gemäß RSAS einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme zur Entwurfsplanung
- Diese Regelung gilt nicht für Fahrradabstellanlagen, wegweisender Beschilderung sowie bei Sitzmöblierungselementen und öffentlichen Toilettenanlagen des Fußverkehrs

Die Bewilligungsstelle kann, soweit dies notwendig ist, weitere Planunterlagen oder Gutachten anfordern.

Bei fachlicher Begründung durch die Antragstellerin beziehungsweise den Antragsteller kann auf einzelne der Unterlagen verzichtet werden, soweit diese zur angemessenen Beurteilung des Vorhabens nicht erforderlich sind. Dies trifft insbesondere auf Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten von bis zu 100 000 Euro zu.

3.3 Prüfung des Antrags auf Gewährung einer Zuwendung und Entscheidung (Genehmigung)

- 3.3.1 Die fachtechnische Prüfung des Antrags auf Gewährung einer Zuwendung erfolgt durch die Bewilligungsstelle. Die Dokumentation des Ergebnisses der Prüfung ist sicherzustellen.

- 3.3.2 Die Bewilligungsstelle genehmigt und unterrichtet die Antragstellerin beziehungsweise den Antragsteller über das Ergebnis der Antragsprüfung. Ein Anspruch auf die Bewilligung der Zuwendung wird hierdurch nicht begründet.
- 3.3.3 Die Bewilligung für das genehmigte Vorhaben ist innerhalb eines Jahres nach der Genehmigung (Nummer 3.3.2) zu beantragen. Auf Antrag der Antragstellerin beziehungsweise des Antragstellers kann die Frist einmalig um sechs Monate verlängert werden. Nach Ablauf der Frist erlischt die Genehmigung. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Abschnitt A, Nummer IV.5.3.

3.4 Bewilligung der Zuwendung

3.4.1 Voraussetzungen für eine Bewilligung sind:

- Vorliegen des Baurechts,
- Erreichen der Bagatellgrenze gemäß Abschnitt A, Nummer IV.4.2,
- Bestätigung über die rechtlich gesicherte Verfügbarkeit der benötigten Flächen und
- eine gesicherte Finanzierung.

3.4.2 Im Zuwendungsbescheid gemäß Anlage 16 sind

- die zuwendungsfähigen Investitionskosten,
- die Finanzierungsart (Festbetragsfinanzierung) nach Nummer 2.1.3 VV-LHO zu § 44 LHO,
- die voraussichtliche Zuwendung (Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen),
- das Jahr und der späteste Zeitpunkt (Frist) des Baubeginns,
- der Bewilligungszeitraum und
- die Kriterien zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Nummer IV.8 festzulegen.

3.4.3 Der Zuwendungsbescheid verliert seine Wirkung (auflösende Bedingung), wenn der Baubeginn nicht innerhalb eines Jahres nach Bewilligung (Nummer 4.4) erfolgt. Die auflösende Bedingung ist in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen, die erteilte Genehmigung nach Nummer 3.3 erlischt. Über den Verbleib des Vorhabens im Förderprogramm entscheidet die Bewilligungsstelle unter Berücksichtigung von Abschnitt A, Nummer IV.5.3. Das Ministerium für Verkehr kann im Fall eines Vergabenaachprüfungsverfahrens oder eines Verfahrens nach § 18 VOB/B diese Frist verlängern.

3.5 Nachbewilligung

Zur Vermeidung einer besonderen Härte kann im Fall einer erheblichen Kostensteigerung eine Nachbewilligung nach Abschnitt A, Nummer V.3 erfolgen.

3.6 Auszahlung der Zuwendungen

Die Auszahlung der Zuwendungsraten (Abschlagszahlungen) erfolgt nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für die

- Gestehungs- und Planungskosten erst ab dem Baubeginn und für die
- Baukosten entsprechend dem Baufortschritt.

Die Abschlagszahlungen dürfen 80 Prozent der Zuwendungen nicht überschreiten. Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger hat hierzu einen Antrag auf Abschlagszahlung gemäß Anlage 17 in elektronischer Form vorzulegen.

3.7 Nachweis der Verwendung

3.7.1 Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von einem Jahr nach Erfüllung des Zuwendungszwecks (Inbetriebnahme), spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums gemäß Anlage 18 nachzuweisen (Nummer 7.1 der ANBest-K). Die Beendigung des Vorhabens ist der Bewilligungsstelle anzuzeigen. Anlässlich der Beendigung ist bei Maßnahmen ab zuwendungsfähigen Investitionskosten von 200 000 Euro ein Sicherheitsaudit gemäß RSAS einschließlich der dazugehörigen Stellungnahme durchzuführen; dies gilt nicht bei Fahrradabstellanlagen, wegweisender Beschilderung sowie bei Sitzmöblierungselementen und öffentlichen Toilettenanlagen. Das Audit ist der Bewilligungsstelle vorzulegen. Sollten Beanstandungen vorliegen, ist hierzu in einem Abwägungsprozess Stellung zu nehmen. Sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen, sind diese spätestens innerhalb eines Jahres nach der Inbetriebnahme eines Vorhabens zu beginnen. Auf Antrag der Zuwendungsempfängerin beziehungsweise des Zuwendungsempfängers können die in Satz 6 genannten Fristen von der Bewilligungsstelle um bis zu zwei Jahre verlängert werden.

3.7.2 Als Verwendungsnachweis genügt ein vereinfachter Nachweis (Nummer 7.2, 7.5 ANBest-K). Dabei hat die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger zu bestätigen, dass die Maßnahme

- antragsgemäß und entsprechend dem Zuwendungsbescheid,
- unter Beachtung der VOB durchgeführt und
- das Förderziel gemäß Abschnitt A, Nummer IV.8 erreicht wurde.

Dieser Bestätigung sind die mit der Bauausführung übereinstimmende Pläne beizufügen, aus denen der Umfang der ausgeführten Arbeiten hervorgeht.

3.7.3 Der vereinfachte Verwendungsnachweis ist der Bewilligungsstelle gemäß Anlage 18 in elektronischer Form vorzulegen.

3.7.4 Bei Vorhaben mit privaten Vorhabenträgern ist der Verwendungsnachweis entsprechend den allgemeinen Nebenbestimmungen im Sinne der VV-LHO zu § 44 nach Ziffer 6.1 ANBest-P innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zweckungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats nach Muster der Anlage 18 in elektronischer Form bei der Bewilligungsstelle vorzulegen. Sofern die NBest-Bau Anwendung finden, ist die Verwendung der Zuwendung innerhalb von einem Jahr nach Durchführung des Vorhabens, spätestens jedoch ein Jahr nach Ablauf des Bewilligungszeitraums nachzuweisen (Nummer 3.1 der NBest-Bau). Insbesondere ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, die Prüfbescheinigung vorzulegen. Nach dem ersten Mittelabruf ist jährlich ein Zwischenverwendungsnachweis vorzulegen, wenn Mittel in einem Haushaltsjahr ausgezahlt worden sind und das Vorhaben noch nicht beendet worden ist.

Werden ein Vorhaben oder Teile eines Vorhabens ausschließlich unter Verwendung von Pauschalsätzen im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert, genügt ein vereinfachter Verwendungsnachweis ohne Vorlage von Belegen und mit summarischer Darstellung der eingesetzten Eigenmittel, Einnahmen und Ausgaben entsprechend der Gliederung des der Bewilligung zugrunde gelegten Kosten- und Finanzierungsplans (siehe Ziffer 6.6.1 ANBest-P).

3.8 Prüfung der Verwendung

3.8.1 Der Verwendungsnachweis nach Nummer 3.7 wird von der Bewilligungsstelle geprüft. Sollte das Vorhaben nicht in vollem Umfang ausgeführt sein, ist der Festbetrag entsprechend zu kürzen. Kosten, die nach Vorlage des Verwendungsnachweises oder später als zwölf Monate bzw. bei privaten Vorhabenträgern später als sechs Monate nach Beendigung einer Maßnahme oder, im Falle einer nach Nummer 3.7.1 eingeräumten Verlängerungsfrist, nach Ablauf dieser Frist nachgewiesen werden, bleiben bei der Zuschussgewährung unberücksichtigt.

3.8.2 Der Verwendungsnachweis ist von der Bewilligungsstelle so rechtzeitig zu prüfen, dass die Rücknahme beziehungsweise der Widerruf eines Zuwendungsbescheides nicht an der Jahresfrist der §§ 48, 49 LVwVfG scheitert. Die Zuwendungsempfängerin beziehungsweise der Zuwendungsempfänger ist über das Ergebnis der Prüfung zu unterrichten.

C Inkrafttreten

Diese VwV tritt mit Veröffentlichung auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr in Kraft. Die VwV tritt sieben Jahre nach Inkrafttreten außer Kraft. Die VwV-LGVFG vom 4. September 2020, GABl. S. 662 tritt mit Inkrafttreten dieser VwV außer Kraft.

Anlagen

| | |
|-----------|--|
| Anlage 1a | RL Zuwendungsfähige Kosten KStB und RuF |
| Anlage 1b | RL Wertausgleich KStB und RuF |
| Anlage 1c | RL Brücken |
| Anlage 1d | RL Quartiersgaragen |
| Anlage 1e | RL Netzanschluss |
| Anlage 2 | Antrag auf Gewährung einer Zuwendung |
| Anlage 3 | Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags KStB |
| Anlage 4 | Zuwendungsbescheid KStB |
| Anlage 5 | Antrag auf Abschlagszahlung |
| Anlage 6 | Verwendungsnachweis |
| Anlage 7a | RL Zuwendungsfähige Kosten ÖPNV |
| Anlage 7b | RL Wertausgleich ÖPNV |
| Anlage 7c | RL Vorsorgemaßnahmen ÖPNV |
| Anlage 7d | RL Umleitung ÖPNV |
| Anlage 7e | RL Gemeinschaftsbauwerke ÖPNV |

| | |
|------------|---|
| Anlage 7f | Betriebshofrichtlinie |
| Anlage 7g | RL Verkehrswege |
| Anlage 7h | RL ZOB |
| Anlage 7i | RL Beschleunigung/Telematik |
| Anlage 7j | RL AFZS |
| Anlage 7k | RL Ladeinfrastruktur |
| Anlage 8 | Formblatt Programmanmeldung ÖPNV |
| Anlage 9 | Zuwendungsantrag |
| Anlage 10 | Antrag auf Abschlagszahlung |
| Anlage 11 | Verwendungsnachweis |
| Anlage 12 | RL Stand der Technik RuF |
| Anlage 13 | Formblatt Programmanmeldung RuF |
| Anlage 14 | Antrag auf Gewährung einer Zuwendung RuF |
| Anlage 15a | Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags RuF |
| Antrag 15b | Vermerk über das Ergebnis der Prüfung des Antrags RuF (für Pauschalsätze) |

| | |
|-------------|---|
| Anlage 16 | Zuwendungsbescheid RuF |
| Anlage 17 | Antrag auf Abschlagszahlung RuF |
| Anlage 18 | Verwendungsnachweis RuF |
| Anlage 19 | Pauschalsätze Rad- und Fußverkehr |
| Anlage 20 | Klimamobilitätspläne |
| Anlage 21 | Klimabonus Einzelnachweis |
| Anlage 22 | Besonders klimafreundliche Vorhaben mit vereinfachtem Verfahren |
| Anlage 23 | Vollzugsleitfaden |
| Anlage 24 | Erklärung des Aufgabenträgers über das Vorliegen ÖDA |
| Anlage 25 a | Erklärung der Kommune / Anstalt öffentlichen Rechts Vermeidung Begünstigung (ohne Richtlinie Ladeinfrastruktur) |
| Anlage 25 b | Erklärung der Kommune / Anstalt öffentlichen Rechts Vermeidung Begünstigung (Anträge nach Richtlinie Ladeinfrastruktur) |
| Anlage 26 | De-minimis-Erklärung |
| Anlage 27 | DAWI-de-minimis-Erklärung |

Verzeichnis der Abkürzungen

| | |
|-------------|---|
| ABBV | Verordnung zur Berechnung von Ablösebeiträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz (Ablösebeiträge-Berechnungsverordnung) |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AFZS | Automatische Fahrgastzählsystem |
| ANBest-K | Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften |
| ANBest-P | Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung |
| ASB-ING | Anweisung Straßeninformationsbank für Ingenieurbauten, Teilsystem Bauwerksdaten |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BBodSchG | Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten |
| BImSchG | Bundesimmissionsschutzgesetz |
| BImSchGRSAS | Richtlinien Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Bundes-Immissionsschutzgesetz |
| 39. BImSchV | Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz |
| BOStrab | Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen |
| DIN | Deutsches Institut für Normung |
| DIN 276 | DIN-Norm für die Ermittlung und Gliederung von Kosten im Hochbau |

| | |
|-------------|---|
| DIN 277 | DIN-Norm für die Berechnung von Grundflächen und Rauminhalten |
| DIN 1076 | Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung |
| DIN 4020 | Geotechnische Untersuchungen für bautechnische Zwecke – Ergänzende Regelungen zu DIN EN 1997-2 (mit einem Beiblatt) |
| DIN 18040-3 | Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum |
| EC | Eurocodes für Brücken |
| EFA | Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen |
| ELR | Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum |
| ERA | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |
| EKrG | Eisenbahnkreuzungsgesetz |
| 1. EKrV | 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung |
| EntflechtG | Entflechtungsgesetz |
| ESG | Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete |
| E-Ticketing | Systeme für elektronische Fahrausweise |
| FAG | Finanzausgleichsgesetz |
| FGSV | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| FStrG | Bundesfernstraßengesetz |
| GABI | Gemeinsames Amtsblatt (des Landes Baden-Württemberg) |
| h | Stunde |
| HOAI, Lph. | Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, Leistungsphase |
| Kfz | Kraftfahrzeug |
| KStB | Kommunaler Straßenbau |
| L-BGG | Landes-Behindertengleichstellungsgesetz |
| LGVFG | Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der |

| | |
|-------------------------|--|
| | Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) |
| LHO | Landeshaushaltsordnung |
| LSA | Lichtsignalanlagen |
| LVwVfG | Landesverwaltungsverfahrensgesetz |
| m | Meter |
| m ² | Quadratmeter |
| MAmS | Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen |
| MAQ | Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen |
| Nachrechnungsrichtlinie | Richtlinie für die Nachberechnung von Straßenbrücken im Bestand |
| NBest-Bau | Nichtbundeseigene Eisenbahn |
| OSA | Objektbezogene Schadensanalyse |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| ÖV | Öffentlicher Verkehr |
| P+M-Plätze | Parkplätze für das Parken und Mitfahren |
| RABT | Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln |
| RAB-ING | Richtlinien für das Aufstellen von Bauwerksplanungen für Ingenieurbauten |
| RAS-LP 2 | Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege – Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung |
| RASt 06 | Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen |
| RE | Richtlinien zum Planungsprozess und für die Gestaltung von einheitlichen Entwurfsunterlagen im Straßenbau |
| RE-ING | Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten |
| RI-EBW-Prüf | Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 |

| | |
|------------------------------|--|
| RI-ERH-ING | Richtlinien für die Erhaltung von Ingenieurbauten |
| RI-WI-BRÜ | Richtlinie zur Durchführung von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Rahmen von Instandsetzungs-/Erneuerungsmaßnahmen bei Straßenbrücken |
| RIZ-ING | Richtzeichnungen für Ingenieurbauten |
| RL | Richtlinie |
| RL Busförderung | Förderung umweltfreundlicher emissionsarmer ÖPNV – Linienbusse und Bürgerbusse zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs |
| RL Radinfrastruktur | Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen |
| RLS-19 | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen |
| RSAS | Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen |
| RL Schienenfahrzeugförderung | Richtlinie des Ministeriums für Verkehr für die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz |
| RuF | Rad- und Fußverkehr |
| StrG | Straßengesetz |
| TAB | Technische Aufsichtsbehörde |
| TSI-PRM | Verordnung EU Nummer 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität |
| v.H. | vom Hundert |
| VLärmSchR 97 | Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes |

| | |
|----------------|--|
| VOB | Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen |
| VOB/B | Allgemeine Vertragsbedingungen für die Vergabe von Bauleistungen, Teil B |
| VOL | Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen |
| VV | Allgemeine Verwaltungsvorschrift |
| VV-LHO | Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung von Baden-Württemberg |
| VwV | Verwaltungsvorschrift |
| VwV-EntflechtG | Gemeinsame Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz |
| VwV-LGVFG KStB | Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau |
| WaStrG | Bundeswasserstraßengesetz |
| ZOB | Zentraler Omnibusbahnhof |
| Anmerkung | Die hier genannten Anlagen zur Verwaltungsvorschrift sowie weitere, gegebenenfalls noch zu erlassende Richtlinien sind in der jeweiligen vom Ministerium für Verkehr in Abstimmung mit den berührten Ressorts zur Verfügung gestellten Fassung anzuwenden. |