**Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg**

**Vollzugsleitfaden zur VwV-LGVFG**

I. Allgemeine Hinweise, Ziele des Leitfadens

Die Verpflichtung, durch das Land geförderte Maßnahmen einer Erfolgskontrolle zu unterziehen, begründet sich im Haushaltsrecht des Landes. Die Landeshaushaltsordnung (LHO) bzw. die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur LHO (VV-LHO) legen die Rahmenbedingungen dafür fest:

- „Abschließende Erfolgskontrollen sind bei allen Maßnahmen durchzuführen.“ (VV zu § 7 LHO Ziff. 3.3.4)

- „Kern der Erfolgskontrolle ist die Bewertung, ob und in welchem Ausmaß die angestrebten Ziele erreicht wurden, ob die Maßnahme ursächlich für die Zielerreichung war und ob die Maßnahme wirtschaftlich war.“ (VV zu § 7 LHO Ziff. 3.3.1)

Dieser Leitfaden dient als Orientierung und Hilfestellung für Bewilligungsbehörden und Vorhabenträger zur Festlegung von Zielen, Kriterien, Methode und zeitlichem Rahmen für die Erfolgskontrolle bei Fördervorhaben nach dem LGVFG. Ziel des Leitfadens ist es dabei, eine möglichst unbürokratische Handhabung der Erfolgskontrolle zu ermöglichen. In der Regel ist es nicht ausreichend, den Erfolg der Maßnahme lediglich mit der planmäßigen Umsetzung nachzuweisen.

II. Verfahren

a. Ziel der Maßnahme

Die Erfolgskontrolle steht in direktem Bezug zum Ziel einer geförderten Maßnahme.

Das Maßnahmenziel ist individuell, bezogen auf das konkret geplante Vorhaben gemäß VwV-LGVFG, Abschnitt A, Nummer I festzulegen und kann nur vom Vorhabenträger selbst bestimmt werden. Es ist dabei auch möglich, dass eine Maßnahme mehrere Ziele verfolgt. Der Vorhabenträger hat daher im Förderantrag darzulegen, welche(s) Ziel(e) gemäß VwV-LGVFG, Abschnitt A, Nummer IV 8 mit dem geplanten Vorhaben erreicht werden soll(en). Diese Ziele werden durch die Bewilligungsstelle in den Zuwendungsbescheid übernommen und dadurch für das Fördervorhaben fixiert.

b. Erfolgskriterien
Ob ein gefördertes Vorhaben sein(e) Ziel(e) erreicht hat, wird anhand individueller Erfolgskriterien nachgewiesen. In der Regel sollen daher messbare Erfolgskriterien benannt werden. Der Vorhabenträger hat im Förderantrag darzulegen, anhand welcher Kriterien eine erfolgreiche Umsetzung der geplanten Maßnahme gemessen werden soll. Die Bewilligungsstelle prüft im Rahmen der Erstellung des Zuwendungsbescheids, ob die genannten Kriterien geeignet sind, den Maßnahmenerfolg zu beschreiben und übernimmt diese anschließend in den Zuwendungsbescheid.
Besteht der Erfolg der Maßnahme in einem einfachen, leicht nachvollziehbaren Ergebnis, erlaubt VV zu § 7 LHO Ziff. 3.3.4 in diesen Ausnahmefällen, dass auf eine abschließende Erfolgskontrolle verzichtet wird. Die Begründung ist von der Bewilligungsstelle in der Förderakte zu dokumentieren.
Um den Aufwand für Zuwendungsempfänger und Bewilligungsstellen möglichst gering zu halten wird empfohlen, vorrangig Erfolgsindikatoren mit geringem Erhebungs- und Dokumentationsaufwand zu wählen.

c. Methode
Der Vorhabenträger hat im Förderantrag darzulegen, mit welcher Methode die Erreichung mindestens eines Maßnahmenziels beurteilt werden kann. Bei messbaren Erfolgskriterien geschieht dies durch Anwendung einer geeigneten Messmethode. In Betracht kommen insbesondere Vorher-Nachher-Vergleiche, Zählungen, Soll-Ist-Vergleiche, Fotodokumentationen und Stellungnahmen Dritter. Die Bewilligungsstelle prüft im Rahmen der Erstellung des Zuwendungsbescheids, ob die vom Vorhabenträger genannte Methode geeignet ist, die Erfolgskriterien zu beschreiben und übernimmt diese anschließend in den Zuwendungsbescheid. Gegebenenfalls setzt sie sich mit dem Vorhabenträger in Verbindung, um die geeignete Methode festzulegen. Die letztentscheidende Instanz über die Methodik ist die zuständige Bewilligungsbehörde.

d. Zeitlicher Rahmen für die Erfolgskontrolle
Der Erfolg einer Maßnahme tritt nicht zwingend bereits mit der baulichen Umsetzung oder dem finanziellen Abschluss eines Vorhabens ein. Bei einigen Fördertatbeständen benötigt es einen zeitlichen Versatz zur Umsetzung der Maßnahme, um den Erfolg der Investition letztlich beurteilen zu können. Das

bedeutet auch, dass die Erfolgskontrolle ggf. zeitlich nachgelagert zum Verwendungsnachweis erfolgen kann. Vom Vorhabenträger ist aus diesem Grund bereits im Förderantrag darzustellen, welchen zeitlichen Rahmen das Vorhaben benötigt, um feststellen zu können, ob die Maßnahmenziele erreicht wurden. Dies ist von der Bewilligungsstelle in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen.
Liegt der Zeitpunkt der Erfolgskontrolle nach dem der Verwendungsprüfung, ist der Schlussbescheid mit einer Nebenbestimmung zu versehen, die die Durchführung der Erfolgskontrolle sicherstellt und den Zeitpunkt der Erfolgskontrolle festlegt. Auf Grundlage eines begründeten Antrags kann die Bewilligungsstelle die Frist zum Nachweis der Zielerreichung verlängern.
Damit verzögert die Erfolgskontrolle die Abrechnung eines Vorhabens nicht.

e. Erfolgskontrolle
Die Erfolgskontrolle erfolgt durch die Bewilligungsstelle zum zuvor im Zuwendungsbescheid festgelegten Zeitpunkt. Wurde der Zeitpunkt der Erfolgskontrolle im Schlussbescheid neu festgesetzt, gilt dieser. Der Vorhabenträger hat der Bewilligungsstelle alle dafür erforderlichen Angaben, insbesondere die nach der festgelegten Messmethode ermittelten Werte, rechtzeitig und unaufgefordert vorzulegen.
Bei der Gesamtbeurteilung der Erfolgskontrolle soll wertend berücksichtigt werden, ob ggf. ein anderes Ziel erreicht oder übererfüllt wurde. Dies kann bedeuten, dass ein im Bewilligungsbescheid festgelegtes Förderziel auch nachträglich durch ein anderes ersetzt werden kann. Der Vorhabenträger hat dies zu begründen und mitzuteilen, ob dazu auch eine Anpassung des Förderziels, der Erfolgskriterien, der Methode und des zeitlichen Rahmens der Erfolgskontrolle erforderlich ist. Eine nachträgliche Änderung bedarf der Zustimmung der Bewilligungsbehörde.

f. Vorgehen bei Nichterreichen des Maßnahmenerfolgs
Im Falle dass der Erfolg einer Maßnahme nicht erreicht wurde und auch ein nachträglicher Wechsel des Maßnahmenziels, der Erfolgskriterien, der Messmethode oder des Zeitpunkts des Nachweises nicht zu einer erfolgreichen Zielerreichung beitragen konnte, ist mit Blick auf eine mögliche Rückforderung zu prüfen, ob der Vorhabenträger das Nichterreichen des Erfolgs zu vertreten hat.
Wenn der Vorhabenträger plausibel und nachvollziehbar darlegt, warum er

die Nichterreichung des Maßnahmenziels nicht zu vertreten hat, ist von einer Rückforderung der gewährten Förderung abzusehen. In diesen Fällen ist vom Vorhabenträger insbesondere darzulegen, dass zum Zeitpunkt der Förderantragstellung keine Anhaltspunkte bestanden, das Ziel nicht erreichen zu können.

## III. Beispiele für Förderziele und Erfolgskriterien

Die angefügte Tabelle enthält bewährte Beispiele für Förderziele und Erfolgskriterien zugeschnitten auf die Fördertatbestände des LGVFG. Die Tabelle ist jedoch nicht abschließend, sondern eröffnet den Bewilligungsstellen und Vorhabenträgern die Möglichkeit, abweichend davon auch auf das individuelle Vorhaben direkt zugeschnittene Förderziele und Erfolgskriterien selbst festzulegen, um den Umständen des Einzelfalls bestmöglich zu entsprechen.

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| Verbesserung des Verkehrsangebots/der Verkehrsinfrastruktur/der Erreichbarkeit | <u>KStB:</u><br>- Richtliniengemäße Planung (RASt[1], RAL[2], etc.)<br>- Planmäßige Umsetzung von Brückenmodernisierungen (Verstärkung bzw. (Teil-)Erneuerung mit Anpassung an die aktuellen technischen Standards)<br><u>ÖPNV:</u><br>- Erhöhung der Anzahl an Linien/Fahrten/Fahrspuren/Bus-/Bahnsteigkanten/Taktverdichtungen<br>- Erhöhung der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge<br>- Erhöhung des Erschließungsgrads (z.B. mehr Halte) |

[1] Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
[2] Richtlinien für die Anlage von Landstraßen

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| | - Erhöhung der Zahl der transportierten Fahrgäste oder Ein-/Aussteiger an Haltestellen<br>- Planmäßige Installation von Informationsanzeigern<br><u>RuF:</u><br>- Planmäßige Umsetzung gemäß Anlage 12 VwV-LGVFG (RL Stand der Technik Rad- und Fußverkehr). Die dort angegebenen Regel- und Zielstandards definieren den Grundstandard. Darüberhinausgehende Angebote sind zu begründen. |
| Stärkung/Verbesserung der Attraktivität von umweltverträglichen Verkehrsmitteln | <u>KStB:</u><br>- Auslastungsgrad (P+M-Plätze) sofern digital / automatisch ermittelbar<br><u>ÖPNV:</u><br>- Höhere Fahrgastzahlen<br>- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen/an Haltestellen/an multimodalen Knoten durch bspw. Sitzmöglichkeiten, Überdachung an Haltestellen<br>- Planmäßige Installation von Informationsanzeigern<br><u>RuF:</u><br>- Gestiegene Zahl Fahrradfahrender an Zählstellen<br>- Planmäßige Umsetzung |
| Erhöhung der Kapazität im ÖPNV | - Erhöhung der Anzahl an Linien/Fahrten/Fahrspuren/Bus-/Bahnsteigkanten/Taktverdichtungen |

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| | - Erhöhung der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge<br>- Einsatz größerer/längerer Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit größeren Transportkapazitäten |
| Verbesserung des Verkehrsflusses/Beschleunigungswirkung/verbesserter Betriebsablauf | <u>KStB:</u><br>- Kfz/Tag auf der jeweiligen Straße, Anzahl Lichtsignalanlagen, die eine verkehrsabhängige Beeinflussung des Verkehrs ermöglichen<br><u>ÖPNV:</u><br>- Fahrzeitverkürzung, weniger Verspätungen, Einhaltung des Fahrplans, Erhöhung der Anzahl an Linien/Fahrten/Fahrspuren<br>- Planmäßige Einrichtung von rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen<br>- Planmäßige Inbetriebnahme von technischen Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen<br><u>RuF:</u><br>- Vermeidung von Beeinträchtigungen auf Radweg (Straßenübergänge, Wartezeiten Lichtsignalanlagen),<br>- Fußgängerfreundliche Schaltung von Lichtsignalanlagen |
| Geringere Störanfälligkeit im ÖPNV<br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.6; Betriebshofrichtlinie Nummer 15 b* | - Fahrzeitverkürzung, weniger Verspätungen, Einhaltung des Fahrplans<br>Bei Bau, Aus- und Umbau von Betriebshöfen: |

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| | - Verringerung des Schadstands,<br>- Ausfälle je Fahrzeug-Kilometer,<br>- Veränderung der Wartungskosten |
| Ausgestaltung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.1, 1.8* | Je nach Schwerpunktsetzung der Maßnahme: z.B. Verringerung der Lärmbelastung, Verbesserung von Verkehrssicherheit und Attraktivität, Herstellung standardentsprechender Infrastruktur, Erhöhung der Fußgängerfrequenz, wahrgenommene Qualität, Einführung eines Parkraummanagements, Verringerung der Anzahl der Falschparker, Verringerung der Wartezeiten z. B. durch Verkürzung der Lichtsignalschaltung bei Fahrbahnquerungen, Entlastung von innerörtlichen Straßen, Geringere Unfallzahlen |
| Erhöhung der Verkehrssicherheit/Beseitigung von Unfallschwerpunkten<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.9* | <u>KStB/ÖPNV:</u><br>- Geringere Unfallzahlen<br>- Umsetzung einer Maßnahme gem. EKrG<br>- Sicherung/Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen<br>- Verminderung oder Entlastung des Verkehrs an einer Kreuzung<br>- Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen<br><u>RuF:</u><br>- Umsetzung einer Maßnahme gemäß dem Verkehrssicherheitsaudit |
| Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:* | Kfz/Tag auf der jeweiligen Straße, Reduktion Kfz/Tag im bewohnten Gebiet, Anzahl der Unfälle |

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| *Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.4* | |
| Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen (auch untereinander) (zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs)<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:*<br>*Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.6*<br>*Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.4, 1.5, 1.7*<br>*Abschnitt B.III (RuF), Nummer 1.5* | <u>KStB/ÖPNV:</u><br>- Auslastungsgrad (P+M-/P+R-Plätze) sofern digital / automatisch ermittelbar<br>- Erhöhung der Anzahl der miteinander vernetzten Mobilitätsformen<br>- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Fahrzeugen/an Haltestellen/an multimodalen Knoten durch bspw. Sitzmöglichkeiten, Überdachung an Haltestellen<br><u>ÖPNV:</u><br>- Höhere Fahrgastzahlen<br>- Erhöhung der Anzahl an Linien/Fahrten/Fahrspuren/Bus-/Bahnsteigkanten<br>- Erhöhung fahrplanmäßiger Umsteigemöglichkeiten (innerhalb ÖPNV) bzw. intermodal zwischen zusätzlichen Verkehrsträgern<br>- Höhere Nutzung/Buchungszahlen verschiedener Verkehrsmittel an multimodalen Knoten (inkl. Shared Mobility Angeboten)<br><u>RuF:</u><br>- Einhaltung der Vorgaben B+R-Leitfaden (dort angegebene Regelangebote sind als Grundstandard ohne Nachweis der Auslastung zu werten). Bei darüberhinausgehendem Angebot: Auslastungsgrad sofern digital / automatisch ermittelbar. |

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| | - Einführung/Höhere Nutzungszahlen für geteilte Mikromobilität |
| Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:*<br>*Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.6*<br>*Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.4, 1.5*<br>*Abschnitt B.III (RuF), Nummer 1.5* | <u>KStB/ÖPNV:</u><br>- Auslastungsgrad (P+M-/P+R-Plätze) sofern digital / automatisch ermittelbar<br>- Erhöhung der Anzahl der miteinander vernetzten Mobilitätsformen<br>- Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Haltestellen/an multimodalen Knoten durch bspw. Sitzmöglichkeiten, Überdachung an Haltestellen<br><u>ÖPNV:</u><br>- Höhere Fahrgastzahlen<br>- Erhöhung der Anzahl an Linien/Fahrten/Fahrspuren/Bus-/Bahnsteigkanten<br>- Erhöhung fahrplanmäßiger Umsteigemöglichkeiten (innerhalb ÖPNV); Verkürzung der Umsteigewege<br>- Höhere Anzahl von multimodalen Knoten zum Umstieg auf weitere Verkehrsmittel<br><u>RuF:</u><br>- Einhaltung der Vorgaben B+R-Leitfaden (dort angegebene Regelangebote sind als Grundstandard ohne Nachweis der Auslastung zu werten). Bei darüberhinausgehendem Angebot: Auslastungsgrad sofern digital / automatisch ermittelbar. |

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Straßen<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.8* | Planmäßige Umsetzung nach Fachplan für Lärmminderung (Lärmaktionsplan nach § 47 d BImSchG oder in gleicher Weise geeigneter Plan bzw. Fachkonzept) |
| Erhöhung der Umweltverträglichkeit von Verkehrsmitteln | - Planmäßige Umsetzung der Errichtung von Ladeinfrastruktur<br>- Quote an E-Fahrzeugen in der Flotte des Vorhabenträgers<br>- Anzahl Carsharingplätze |
| Bessere Anschlusssicherung/Informationssysteme<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.6 Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.4, 1.7, 1.8* | <u>KStB:</u><br>- Darlegung der Staureduzierung, Verbesserung der Leistungsfähigkeit, Verringerung Schadstoffbelastung<br><u>ÖPNV:</u><br>- Darlegung der Reduzierung von Anschlussverlusten<br>- Errichtung von Systemen zur Digitalisierung der Anschlusssicherung |
| Weiterentwicklung des SPNV<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.7, 1.8* | Planmäßige Umsetzung der automatisierten Erfassung und Aufbereitung von Fahrgastzähldaten. |
| Sicherung und Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.9* | Planmäßige Umsetzung der Maßnahme gem. EKrG. |
| Verminderung oder Entlastung des Verkehrs an einer Kreuzung<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.6, 1.9* | <u>KStB:</u><br>- Planmäßige Umsetzung der Maßnahme gem. EKrG. |

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| *Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.9* | - Anzahl Lichtsichtsignalanlagen, die eine verkehrsabhängige Beeinflussung des Verkehrs ermöglichen.<br><u>ÖPNV:</u><br>- Planmäßige Umsetzung der Maßnahme gem. EKrG. |
| Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:*<br>*Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.9* | Planmäßige Umsetzung der Maßnahme gem. EKrG. |
| Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV/SPNV<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:*<br>*Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.11* | Plangemäße Umsetzung der Maßnahme |
| Reduktion der Luftschadstoffe<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:*<br>*Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.1, 1.6, 1.10* | Verringerte Schadstoffbelastung |
| Milderung der Trennwirkung (Wiedervernetzungsmaßnahmen)<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:*<br>*Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.11*<br>*Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.12*<br>*Abschnitt B.III (RuF), Nummer 1.6* | Plangemäße Umsetzung der Maßnahme (Beachtung des MAQ und des MAmS, Einhaltung der Anforderungen aus dem Landeskonzept Wiedervernetzung) |
| Langfristige Verbesserung der statischen Bauwerkseigenschaften/Tragfähigkeitseigenschaften und der Gebrauchseigenschaften<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG:*<br>*Abschnitt B.I (KStB), Nummer 1.12* | Planmäßige Umsetzung mit Vorlage der Bestandsunterlagen nach ZTV-ING |

| **Beispiele für Förderziele**<br>*Beispiele für Fördertatbestände* | **Beispiele für Erfolgskriterien** |
|---|---|
| Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsformen<br><br>*Fördertatbestand gemäß VwV-LGVFG: Abschnitt B.II (ÖPNV), Nummer 1.13* | Nachhaltigerer Güterverkehr durch Reduzierung der CO2-Emissionen und Umschlag auf klimafreundliche Transportmittel durch investive Maßnahmen:<br>- Einsparung von mindestens einer Tonne CO2 pro 100.000 Euro Fördersumme. Nachweis durch Berechnung. |

IV. Schlussbemerkung

Der Vollzugsleitfaden ersetzt den Vollzugsleitfaden in der Fassung vom 06.12.2021.