

Mai 2022

Verfahrensprüfungsschema der Einzelnachweis- erbringung Klimabonus nach LGVFG

Auftragnehmer

Intraplan Consult GmbH

Dingolfinger Straße 2
81673 München

Ansprechpartner

Dr. Martin Arnold
T +49 (89) 459 11 – 150
Martin.Arnold@intraplan.de

BBG und Partner

Contrescarpe 75 A
28195 Bremen

Ansprechpartner

RA Lothar H. Fiedler
T +49 (421) 33541 – 0
fiedler@bbgundpartner.de

Auftraggeber

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Referat 44
Dorotheenstraße 8
70713 Stuttgart

Stand: 04.05.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Hintergrund und Gegenstand der Ausarbeitung	1
2	Prüfung eines Antrags auf Gewährung des Klimabonus	1
2.1	Rechtsgrundlagen	1
2.2	Formelle Anforderungen	2
2.2.1	Zuständigkeit	2
2.2.1.1	Kommunaler Straßenbau (KStB)	2
2.2.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	2
2.2.1.3	Rad- und Fußverkehr (RuF)	3
2.2.1.4	Grenzfälle der Zuordnung zu den genannten Bereichen	3
2.2.1.5	Klimamobilitätspläne	3
2.2.2	Verfahren	3
2.2.2.1	Kommunaler Straßenbau (KStB)	3
2.2.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	4
2.2.2.2.1	Infrastrukturförderung	4
2.2.2.2.2	Fahrzeugförderung	5
2.2.2.3	Rad- und Fußverkehr (RuF)	5
2.2.2.4	Klimabonus	5
2.2.3	Form	6
2.2.3.1	Kommunaler Straßenbau (KStB)	6
2.2.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	6
2.2.3.3	Rad- und Fußverkehr (RuF)	7
2.3	Materielle Anforderungen	7
2.3.1	Bewilligung der Zuwendung	7
2.3.2	Höhe der Zuwendung (Klimabonus)	7
2.3.2.1	Vorhaben ist Teil eines Klimamobilitätsplanes	8
2.3.2.2	Einzelnachweis für besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz	9
2.3.2.2.1	Anlage 22 VwV-LGVFG	9
2.3.2.2.1.1	Kommunaler Straßenbau (KStB)	10
2.3.2.2.1.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	10
2.3.2.2.1.3	Rad- und Fußverkehr (RuF)	10
2.3.2.2.2	Einzelnachweise erforderlich	11
2.3.2.2.2.1	Kommunaler Straßenbau (KStB)	12
2.3.2.2.2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	15
2.3.2.2.2.3	Rad- und Fußverkehr (RuF)	19
2.3.2.2.2.4	Weiterführende Hinweise in Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“	22
2.3.2.3	Prüfungsergebnis zur Höhe der Zuwendung (Klimabonus)	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen KStB	12
Tabelle 2-2	Checkliste Verkehrsmodell KStB - allgemein	14
Tabelle 2-3	Checkliste makroskopisches Verkehrsmodell - KStB	14
Tabelle 2-4	Checkliste mikroskopische Verkehrssimulation - KStB	14
Tabelle 2-5	Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen ÖPNV	15
Tabelle 2-6	Checkliste Verkehrsmodell - ÖPNV	18
Tabelle 2-7	Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen RuF	19
Tabelle 2-8	Checkliste Verkehrsmodell - RuF	20
Tabelle 2-9	Checkliste Begründung Plausibilitätsprüfung Radwege	21

Abkürzungsverzeichnis

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

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

1 Hintergrund und Gegenstand der Ausarbeitung

Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, können nach dem **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) mit bis zu 75 Prozent** der zuwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert werden. Durch diesen sog. „**Klimabonus**“ können nachhaltige Projekte des kommunalen Straßenbaus, des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Rad- und Fußverkehrs mit bis zu 75 Prozent statt regelmäßig 50 Prozent der Investitionen gefördert werden.

Im Folgenden soll ein Schema für die Prüfung von Anträgen zur Gewährung des sog. „Klimabonus“ erstellt werden, um die Bearbeitung von Anträgen für die zuständigen Stellen zu vereinfachen.

2 Prüfung eines Antrags auf Gewährung des Klimabonus

Die Zuwendung in Form des Klimabonus beruht auf § 4 Abs. 1 Sätze 2 und 3 LGVFG (2.1). Die Gewährung des Klimabonus muss **formell** (2.2) und **materiell** rechtmäßig (2.3) erfolgen.

2.1 Rechtsgrundlagen

Ziel der Zuwendungen ist nach § 1 Abs. 1 des Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG) vom 20. Dezember 2010, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 19. November 2019, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität. Rechtsansprüche auf die Gewährung von Zuwendungen werden durch das LGVFG nach § 1 Abs. 3 LGVFG ausdrücklich nicht begründet.

Nach § 4 Abs. 1 Satz 2 LGVFG können Vorhaben, die einen **besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen** leisten, mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung gefördert werden.

Ein Vorhaben leistet nach § 4 Abs. 1 Satz 3 LGVFG dann einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz,

- » wenn es Bestandteil eines **Klimamobilitätsplanes** ist oder
- » wenn dieser durch einen **Einzelnachweis** belegt werden kann.

Näheres über die Gewährung von Zuwendungen nach dem LGVFG regelt die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG), Stand 01.01.2020. Bei Verwaltungsvorschriften handelt es sich nicht um Rechtsnormen, sondern um innerdienstliche Richtlinien, da ihnen regelmäßig die verbindliche Außenwirkung fehlt.¹ Verwaltungsvorschriften binden und verpflichten jedoch ihre Adressaten innerhalb der

¹ *Eichberger u. Buchheister, in: Schoch, Friedrich u. Schneider, Jens-Peter [Hrsg.]. Verwaltungsgerichtsordnung: VwGO, Kommentar. Werkstand: 41. EL Juli 2021, München 2021, § 137, Rn. 22.*

Verwaltung.² Die Vorgaben der VwV-LGVFG sind daher bei der Prüfung der Gewährung des Klimabonus zu beachten.

Zuwendungen werden daher auch ausweislich der VwV-LGVFG nach

- » Maßgabe des LGVFG und VwV-LGVFG, sowie
- » den Regelungen des LVwVfG,
- » den §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) sowie den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften des Finanzministeriums zur Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (VV-LHO)

gewährt.

2.2 Formelle Anforderungen

In formeller Hinsicht ist zunächst die **Zuständigkeit** zu prüfen (Kapitel 2.2.1). Weiterhin sind die **Verfahrens-** (Kapitel 2.2.2) und **Formvorschriften** (Kapitel 2.2.2.3) einzuhalten.

2.2.1 Zuständigkeit

Die Zuständigkeit für die Gewährung der Zuwendung in Form des „Klimabonus“ hängt vom **Förderungsgegenstand** und der **Höhe der Investitionskosten** ab.

2.2.1.1 Kommunalen Straßenbau (KStB)

Im Bereich des kommunalen Straßenbaus (KStB) entscheidet nach Abschnitt B. Nummer I.2.4.1 VwV-LGVFG über den Förderantrag:

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

Die **fachtechnische Prüfung** des Antrags auf Gewährung einer Zuwendung erfolgt allerdings durch die Bewilligungsstelle, namentlich das jeweils zuständige **Regierungspräsidium**, vgl. Abschnitt B. Nummer I.2.4.2 und 2.5.1 VwV-LGVFG.

2.2.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) entscheiden die Regierungspräsidien über Förderanträge, siehe Abschnitt B. Nummer II.3.1 VwV-LGVFG. Für den Bereich Fahrzeugförderung kann in Richtlinien zur VwV-LGVFG, insbesondere der Richtlinie (RL) Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, etwas Abweichendes geregelt werden. Ausgenommen hiervon ist die Zuständigkeit für die Aufstellung des Landesprogramms. Außerdem gilt im Bereich des ÖPNV, dass einzelne Vorhaben, die das Ministerium für Verkehr in der Vergangenheit im Rahmen seiner Zuständigkeit bereits bewilligt und noch nicht abgeschlossen hat, beim Ministerium für Verkehr fortgeführt werden und dieses daher Bewilligungsstelle ist, vgl. Abschnitt B. Nummer II.3.1 VwV-LGVFG.

² Voßkuhle, Andreas u. Kaufhold, Ann-Katrin, Grundwissen – Öffentliches Recht: Verwaltungsvorschriften, JuS 2016, S.314 – S.316, S.314.

2.2.1.3 Rad- und Fußverkehr (RuF)

Bewilligungsstelle für alle Vorhaben ist das jeweils zuständige Regierungspräsidium. Dieses entscheidet auch über den Antrag auf Förderung, vgl. Abschnitt B. Nummer III.4.3.1 und 4.4.1 VwV-LGVFG.

2.2.1.4 Grenzfälle der Zuordnung zu den genannten Bereichen

In Abschnitt B. Nummer II.1.4.3 VwV-LGVFG wird die Zuständigkeit im **Grenzfall** des Baus, Aus- oder Umbaus von **Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen** adressiert. 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.

Ein weiterer **Grenzfall** wird in Abschnitt B. Nummer II.1.5.2 bzw. Abschnitt B. Nummer III.2.5.1 VwV-LGVFG mit B+R-Anlagen (Bike-and-Ride-Anlagen) aufgegriffen. Werden **B+R-Anlagen** im Zusammenhang mit einer nach dem LGVFG geförderten ÖPNV-Maßnahme gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich ÖPNV. Werden B+R-Anlagen als separates Vorhaben gebaut, ausgebaut oder umgebaut, liegt die Förderzuständigkeit im Bereich Rad- und Fußverkehr.

2.2.1.5 Klimamobilitätspläne

Nach Abschnitt A. Nummer 5.2.3 VwV-LGVFG erfolgt die Prüfung der Klimamobilitätspläne durch das Ministerium für Verkehr.

2.2.2 Verfahren

Weiterhin ist das in der VwV-LGVFG vorgesehene Verfahren einzuhalten. Auch dieses bestimmt sich nach dem **Förderungsgegenstand** (dazu unter Kapitel 2.2.2.1 bis 2.2.2.3). Insbesondere sind zudem die **Verfahrensvorschriften** speziell zum „Klimabonus“ zu beachten (dazu unter Kapitel 2.2.2.4).

2.2.2.1 Kommunaler Straßenbau (KStB)

Die Zuwendung wird nur auf Antrag gemäß Anlage 2 zur VwV-LGVFG und nach vorheriger Aufnahme des Vorhabens in das Programm gemäß § 5 LGVFG gewährt, vgl. Abschnitt B. Nummer I.2.2.1 VwV-LGVFG (das Verfahren zur Programmaufstellung wird in Abschnitt B. Nummer I.2.1 VwV-LGVFG adressiert).

Ein Antrag auf Förderung kann erst gestellt werden, wenn das Vorhaben so weit 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, vgl. Abschnitt B. Nummer I.2.2.2 VwV-LGVFG.

Nach Abschnitt B. Nummer I.2.2.3 VwV-LGVFG ist der **Antrag bei der Rechtsaufsichtsbehörde** einzureichen. Die Rechtsaufsichtsbehörde leitet den Antrag zusammen mit ihrer Stellungnahme und der gemeindewirtschaftsrechtlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter.

Dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung sind die in Abschnitt B. Nummer I.2.3 VwV-LGVFG genannten Unterlagen beizufügen.

Die **fachtechnische Prüfung** des Antrags auf Gewährung einer Zuwendung erfolgt durch die Bewilligungsstelle. Das Ergebnis der Prüfung wird in einem Vermerk gemäß Anlage 3 festgelegt. Der Förderantrag und die Entwurfsplanung sind mit dem Stempel „Zuwendungsfähigkeit geprüft“ bzw. „Zuwendung genehmigt“ zu versehen, vgl. Abschnitt B. Nummer I.2.4.2 VwV-LGVFG. Nach Abschnitt B. Nummer I.2.4.3 VwV-LGVFG unterrichtet die Bewilligungsstelle die Antragstellerin bzw. den Antragsteller über das Ergebnis der Antragsprüfung. Ein Anspruch auf die Bewilligung der Zuwendung wird hierdurch nicht begründet.

Die **Bewilligung** für das genehmigte Vorhaben ist nach Abschnitt B. Nummer I.2.4.3 VwV-LGVFG **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 Nummer 2.1.12.

2.2.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Für die Gewährung einer Zuwendung im Bereich des ÖPNV muss das Vorhaben in ein Förderprogramm nach § 5 LGVFG aufgenommen sein (siehe § 6 LGVFG). Darüber hinaus ist die Stellung eines Antrags nach § 2 LGVFG erforderlich. Es wird zwischen der Fahrzeug- und der Infrastrukturförderung unterschieden.

Für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist das Verfahren im kommunalen Straßenbau (Abschnitt B. Nummer II.2 VwV-LGVFG) entsprechend anzuwenden, vgl. Abschnitt B. Nummer II.3. VwV-LGVFG.

2.2.2.1 Infrastrukturförderung

Nach Abschnitt B. Nummer II.3.3.1 – 3.3.3 VwV-LGVFG werden Zuwendungen nur auf Antrag nach dem Muster der Anlage 9 und nach vorheriger Aufnahme in das Landesprogramm gemäß § 5 LGVFG gewährt.

Ein Antrag einer kommunalen Körperschaft ist bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichen. Die Rechtsaufsichtsbehörde leitet den Antrag zusammen mit ihrer Stellungnahme und der gemeindewirtschaftsrechtlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter.

Der Antrag hat die in Abschnitt B. Nummer II.3.3.3 VwV-LGVFG genannten Unterlagen zu enthalten.

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 Regierungspräsidien haben bei einer Zuwendung von mehr als 10 Millionen Euro das Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr herzustellen, Abschnitt B. Nummer II.3.5.1 VwV-LGVFG.

2.2.2.2 Fahrzeugförderung

Die Regelungen zum Verfahren im Bereich Fahrzeugförderung, insbesondere zur Programmaufstellung, zum Antrag auf Förderung, 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 zur VwV-LGVFG, insbesondere der RL Busförderung und der RL Schienenfahrzeugförderung, abweichend von den Regelungen zum Verfahren im Bereich Infrastrukturförderung ausgestaltet werden, Abschnitt B. Nummer II.3.11 VwV-LGVFG.

2.2.2.3 Rad- und Fußverkehr (RuF)

Nach Abschnitt B. Nummer III.4.2.1 – 4.2.5 VwV-LGVFG wird die Zuwendung nur auf schriftlichen und elektronischen Antrag auf Förderung gemäß Anlage 14 zur VwV-LGVFG und nach vorheriger Aufnahme des Vorhabens in das Programm gemäß § 5 LGVFG gewährt.

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

Der Antrag ist bei der Rechtsaufsichtsbehörde einzureichen. Die Rechtsaufsichtsbehörde leitet den Antrag zusammen mit ihrer Stellungnahme und der gemeindewirtschaftsrechtlichen Beurteilung des Vorhabens an die Bewilligungsstelle weiter.

Dies gilt **nicht** für Vorhaben mit zuwendungsfähigen Investitionskosten **von bis zu 100.000 Euro**.

Dem auf Förderung Antrag sind die in Abschnitt B. Nummer III. 4.2.5 VwV-LGVFG genannten Unterlagen grundsätzlich beizufügen.

Für Wiedervernetzungsmaßnahmen ist das Verfahren im kommunalen Straßenbau (Abschnitt B. Nummer II. 2 VwV-LGVFG) entsprechend anzuwenden.

2.2.2.4 Klimabonus

Ein erhöhter Fördersatz, d.h. der Klimabonus, kann nur auf **entsprechenden Antrag** geprüft werden. Der Antrag ist in **angemessener Form** zu begründen, vgl. Abschnitt A. Nummer 5.2.3. VwV-LGVFG.

Im Bereich KStB ist der Antrag mittels des Antragsformulars „Antrag auf Gewährung einer Zuwendung“ (Anlage 2 VwV-LGVFG) zu stellen. Hier ist es ausreichend, anzukreuzen, dass ein Klimamobilitätsplan gemäß Anlage 20 oder der Einzelnachweis gemäß Anlage 21 dem Antrag beigelegt sind.

Der Erhalt des Klimabonus muss also ausdrücklich beantragt und begründet werden. Die entsprechende Berechnung soll beigelegt sein. Ohne Antrag und Begründung kann der Klimabonus nicht gewährt werden.

2.2.3 Form

Mindestinhalte der Zuwendungsbescheide sind ebenfalls in der VwV-LGVFG enthalten.

2.2.3.1 Kommunalen Straßenbau (KStB)

Im **Zuwendungsbescheid** gemäß Anlage 4 sind nach Abschnitt B. Nummer I.2.5.3 VwV-LGVFG

- » die **zuwendungsfähigen Investitionskosten** gemäß Abschnitt A. Nummer 5.4 VwV-LGVFG
- » die **Finanzierungsart** (Festbetragsfinanzierung) nach Nummer 2.1.3 VV-LHO,
- » die **voraussichtliche Zuwendung** (Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen),
- » das **Jahr des Baubeginns**,
- » der **Bewilligungszeitraum** und
- » die **Kriterien** zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Abschnitt B. Nummer 2.12

festzulegen.

Der Zuwendungsbescheid verliert seine Wirkung (auflösende Bedingung), wenn der Baubeginn nicht innerhalb eines Jahres erfolgt. Die auflösende Bedingung ist in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen, vgl. Abschnitt B. Nummer I.2.5.3 VwV-LGVFG.

2.2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Zuwendungsbescheid im Bereich der Infrastrukturförderung sind nach Abschnitt B. Nummer II. 3.5.3 VwV-LGVFG

- » die vorläufigen **zuwendungsfähigen Investitionskosten**,
- » die **Finanzierungsart** (Festbetragsfinanzierung oder Anteilsfinanzierung),
- » die **festgesetzte Zuwendung** als Festbetrags- oder als Höchstbetragsförderung,
- » gegebenenfalls der **Zeitrahmen für den Baubeginn**,
- » der **Bewilligungszeitraum**,
- » die **Kriterien** zur vollständigen Erreichung des Förderziels gemäß Abschnitt B. Nummer II.3.10 VwV-LGVFG
- » und weitere **Nebenbestimmungen** (zum Beispiel Nebenbestimmungen im Sinne der Nummer 5 VV-LHO zu § 44 LHO)

festzulegen.

Ist ein privates Verkehrsunternehmen oder ein Zusammenschluss privater Verkehrsunternehmen (privater Kapitalanteil von mehr als 50 v.H.) 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 (Grundschuld) zu regeln, Abschnitt B. Nummer II.3.5.4 VwV-LGVFG.

2.2.3.3 Rad- und Fußverkehr (RuF)

Im Zuwendungsbescheid gemäß Anlage 16 sind nach Abschnitt B. Nummer III.4.4.3 und 4.4.4 VwV-LGVFG

- » 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 Abschnitt B. Nummer II.4.11 VwV-LGVFG

festzulegen.

Der Zuwendungsbescheid verliert seine Wirkung (auflösende Bedingung), wenn der Baubeginn nicht innerhalb eines Jahres nach Bewilligung (Abschnitt B. Nummer III.4.4 VwV-LGVFG) erfolgt. Die auflösende Bedingung ist in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen, die erteilte Genehmigung nach Abschnitt B. Nummer III.4.3 VwV-LGVFG erlischt.

2.3 Materielle Anforderungen

Zunächst ist über das „**Ob**“ der **Bewilligung** zu entscheiden (Kapitel 2.3.1) und sodann über die **Höhe der Zuwendung** (Kapitel 2.3.2).

2.3.1 Bewilligung der Zuwendung

Damit die Zuwendung bewilligt werden kann, müssen folgende **Voraussetzungen** erfüllt sein:

- » Es muss sich um ein **förderfähiges Vorhaben** nach § 2 LGVFG handeln.
- » Das Vorhaben muss in ein **Förderprogramm** aufgenommen worden sein, siehe §§ 2, 5 und 6 LGVFG.
- » Darüber hinaus müssen die **Fördervoraussetzungen** gemäß § 3 LGVFG vorliegen, vgl. Abschnitt A. Nummer 4 VwV-LGVFG.

Die Voraussetzung des § 3 Abs. 1 Nr. 1 lit. b LGVFG, dass das Vorhaben in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung „*gleichwertigen Plan*“ vorgesehen sein muss, ist auch dann erfüllt, wenn das Vorhaben in einem Klimamobilitätsplan vorgesehen ist, mit dessen Hilfe eine Einsparung von Treibhausgasemissionen im Verkehr realisiert werden soll. Denn Klimamobilitätspläne gelten – ausweislich Abschnitt A. Nummer 4.2.2 VwV-LGVFG – als „gleichwertiger Plan“.

2.3.2 Höhe der Zuwendung (Klimabonus)

Nach Prüfung, ob die Zuwendung zu bewilligen ist (siehe Kapitel 2.3.1) ist zu entscheiden, ob ein erhöhter Fördersatz von bis zu 75 Prozent statt maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten gewährt werden kann. Dafür ist ausweislich Abschnitt A. Nummer 5.2.3 VwV-LGVFG ein strenger Maßstab anzuwenden.

Insbesondere bei Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung zulässig, siehe § 4 Abs. 3 Satz 2 LGVFG, Abschnitt B. Nummer II.5.2.2.4 VwV-LGVFG. Ein Vorhaben leistet

nach § 4 Abs. 1 Satz 3 LGVFG dann einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz, wenn es Bestandteil eines **Klimamobilitätsplanes** ist oder wenn dieser durch einen **Einzelnachweis** belegt werden kann.

Abschnitt A. Nummer 5.2.2.4 VwV-LGVFG konkretisiert diese Vorschrift, indem es dort heißt, dass ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz nachgewiesen werden kann durch:

- » einen **Klimamobilitätsplan**. Die Anforderungen an Klimamobilitätspläne sind in **Anlage 20** der VwV-LGVFG beschrieben. Die Förderung mit einem erhöhten Fördersatz auf Basis der Klimamobilitätspläne stellt eine neue Fördermöglichkeit dar und hat daher Pilotcharakter. Die Förderung wird zunächst an bis zu vier Einzelfällen pilothaft erprobt. Nach zwei Jahren erfolgt eine Evaluierung und es wird über die Weiterführung dieser Möglichkeit entschieden;
- » 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** der VwV-LGVFG hinterlegten Methodik belegt wird. Nach zwei Jahren erfolgt eine Evaluierung dieser Methodik und des CO₂-Äquivalentwertes.

Weiter heißt es in Abschnitt A. Nummer 5.2.2.4 VwV-LGVFG, dass bei den in **Anlage 22** der VwV-LGVFG aufgeführten Arten von Vorhaben deren Klimafreundlichkeit nicht im Einzelfall belegt werden muss, da der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz grundsätzlich angenommen werden kann.

Aus § 4 Abs. 3 Sätze 2 und 3 LGVFG in Verbindung mit der konkretisierenden Verwaltungsvorschrift nach Abschnitt A.5.2.2.4 VwV-LGVFG folgt daher folgende Reihenfolge für die Prüfung der Frage, ob ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz vorliegt.

Ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz liegt danach vor, wenn

- » das Vorhaben **Bestandteil eines Mobilitätsplanes** ist (dazu unter Kapitel 2.3.2.1) oder
- » dieser durch **Einzelnachweis** belegt werden kann. Ein solcher ist nur ausnahmsweise dann nicht erforderlich, wenn eines der in Anlage 22 VwV-LGVFG genannten Vorhaben vorliegt (dazu unter 2.3.2.2).

2.3.2.1 Vorhaben ist Teil eines Klimamobilitätsplanes

Anlage 20 VwV-LGVFG adressiert Klimamobilitätspläne und stellt zunächst Mindestanforderungen auf, welche die Klimamobilitätspläne zu erfüllen haben:

Danach muss zunächst der Nachweis vorliegen, dass mit den im Klimamobilitätsplan enthaltenen Vorhaben eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Bezugsraum bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Stand von 2010 oder einem der Folgejahre (bis zum Jahr der Erstellung des Klimamobilitätsplans) erreicht wird. Zudem müssen die Emissionsänderungen im MIV und ÖPNV analog den bestehenden Bewertungsverfahren des Bundes (Standardisierte Bewertung und Methodik des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)) unter Verwendung eines Verkehrsmodells ermittelt werden.

Um den Beitrag der spezifischen CO₂-Emissionen pro Fahrzeugkilometer und die Preise der Nutzung fossiler Brennstoffe abzubilden, können Antragsteller hier eine förderliche Entwicklung annehmen. Maximal darf dabei ein CO₂-Preis von bis zu 450 Euro pro Tonne für das Jahr 2030 in die Betriebskosten eingerechnet werden. Die **durchschnittliche CO₂-Flottenemission im Jahr 2030** darf maximal bis auf folgende Werte abgesenkt werden:

- » 134 g CO₂/km für Pkw,
- » 327 g CO₂/km für leichte Nutzfahrzeuge und
- » 629 g CO₂/km für schwere Nutzfahrzeuge.

Weitere Klimaschutzbezogene Annahmen sind nachvollziehbar zu dokumentieren.

Klimamobilitätspläne können auch bereits vorhandene Planwerke sein, die diese Anforderungen erfüllen oder an diese Anforderungen angepasst werden.

Zudem enthält Anlage 20 VwV-LGVFG weitere Empfehlungen zur Erstellung von Klimamobilitätsplänen, u.a. die Beachtung bestimmter Hinweise und Guidelines, die Erarbeitung der Pläne in zwei Ebenen (strategisch-konzeptionell und umsetzungsorientiert), die Formulierung konkreter, restriktiver Maßnahmen mit Handlungsschritten bzw. push-pull-Kombinationen, Realisierungszeiträumen, Kostenabschätzungen, Finanzierungsmöglichkeiten, die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie, die Beteiligung relevanter Verwaltungseinheiten, Verkehrsunternehmen, Interessengruppen, Verbände, Politik und Öffentlichkeit, usw.

Die Prüfung der Klimamobilitätspläne erfolgt ausweislich Abschnitt A. Nummer 5.2.3 VwV-LGVFG durch das Ministerium für Verkehr.

2.3.2.2 Einzelnachweis für besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz

Weiterhin kann der besonders positive Beitrag eines Vorhabens zum Klimaschutz auch durch Einzelnachweis belegt werden (dazu unter Kapitel 2.3.2.2.2).

Eine **Rückausnahme** für die grundsätzliche Erforderlichkeit eines Einzelnachweises besteht für die in **Anlage 22** VwV-LGVFG aufgeführten Arten von Vorhaben. Die Klimafreundlichkeit dieser Maßnahmen muss nicht im Einzelfall belegt werden, sondern der besonders **positive Beitrag zum Klimaschutz kann grundsätzlich angenommen** werden (dazu unter Kapitel 2.3.2.2.1).

2.3.2.2.1 Anlage 22 VwV-LGVFG

Bei den in Anlage 22 VwV-LGVFG genannten Vorhaben muss deren **besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz** im Sinne des § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG nicht im Einzelfall belegt werden, da der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz grundsätzlich angenommen werden kann. Das bedeutet: Soweit es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass im Einzelfall aufgrund besonderer Umstände eine der in dieser Anlage genannten Vorhaben keinen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz leistet, kann dieser angenommen werden. Dennoch ist zu beachten, dass die Behörde in atypischen Fällen auch für die in Anlage 22 VwV-LGVFG genannten Vorhaben einen Einzelnachweis fordern kann.

Entsprechende Maßnahmen müssen nach dem aktuellen Stand der Technik geplant und umgesetzt werden. Für besonders klimafreundliche Kleinvorhaben gilt eine **Kostenobergrenze von 1 Million Euro** zuwendungsfähiger Investitionskosten. Diese Kostengrenze wird bei radverkehrsbezogenen Maßnahmen aus dem Bereich Rad- und Fußverkehr (RuF) entsprechend der nachfolgenden Liste (vgl. Abschnitt 2.3.2.2.1.3) bis zum 31.12.2024 ausgesetzt. Für Fußverkehrsmaßnahmen ist eine rechnerische Überprüfung des Klimaschutzeffektes nicht möglich. Daher kommt für die in der Liste aufgeführten Maßnahmen die Gewährung eines Klimabonus ohne Kostenobergrenze in Frage.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle darauf, dass die nachfolgenden Ausführungen zum Inhalt der aktuellen Anlage 22, Stand Februar 2022, beziehen. Etwaige nachfolgende Änderungen der Anlage 22 durch das Ministerium für Verkehr sind zu ergänzen.

2.3.2.2.1.1 Kommunalen Straßenbau (KStB)

Der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz kann grundsätzlich angenommen werden bei:

- » dem Bau, Aus- oder Umbau von dynamischen Verkehrsleit-, -steuerungs- und -informationssystemen,
- » dem Bau, Aus- oder Umbau von Umsteigeparkplätzen,
- » anderen Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen,
- » der Einrichtung von Null-Emissionszonen.

2.3.2.2.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz kann grundsätzlich angenommen werden bei:

- » dem Bau und Ausbau von B+R- sowie P+R-Anlagen (Park-and-Ride-Anlagen),
- » Busbeschleunigungsmaßnahmen (Umbau von Fahrspuren des Kfz-Verkehrs und Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen), zur Vermeidung klimaschädlicher Verlagerungseffekte erfolgt beim Umbau von Fahrspuren eine Vorlage der Prüfung nach Richtlinie für Stadtstraßen (RASt) bzw. entsprechendem technischem Regelwerk und nach Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO),
- » Straßenbahnbeschleunigungsmaßnahmen (Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen),
- » dem Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten),
- » der Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge des ÖPNV inklusive des zugehörigen Netzanschlusses.

2.3.2.2.1.3 Rad- und Fußverkehr (RuF)

Der besonders positive Beitrag zum Klimaschutz kann grundsätzlich angenommen werden bei:

- » dem Umbau von Fahrspuren und Stellplätzen des Kfz-Verkehrs zu Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen im Längsverkehr,
- » dem Bau, Aus- oder Umbau von Querungshilfen, insbesondere Mittelinseln, Lichtsignalanlagen mit Sofortanforderung Fußverkehr und/oder Radverkehr, Fußgängerüberwege,
- » dem Bau, Aus- oder Umbau von Fahrradabstellanlagen,
- » der Bau von Radschnellverbindungen,
- » der Bau-, Aus- und Umbau von Fußverkehrsinfrastruktur mit besonderer Netzbedeutung innerorts von mindestens 2,50 m Breite, darunter fallen insbesondere Fußwege, die in einem Fußverkehrskonzept als Hauptverbindung ausgewiesen sind, sowie Fußwege in Ortsmiten, im unmittelbaren Schulumfeld und Zuwegungen zu ÖV-Haltestellen,
- » Maßnahmen, die der nachträglichen Trennung von Fuß- und Radwegen dienen.

2.3.2.2.2 Einzelnachweise erforderlich

Anlage 21 zur VwV-LGVFG stellt die Anforderungen an die Berechnung eines besonders positiven Beitrags zum Klimaschutz durch Einzelnachweis gemäß Abschnitt A. Nummer 5.2.2.4 VwV-LGVFG auf.

In Anlage 21 VwV-LGVFG ist festgelegt, dass als Maßzahl für die Einzelnachweisführung das Verhältnis der jährlich eingesparten CO₂-Emissionen in t/Jahr zu den nach LGVFG zuwendungsfähigen Kosten in Millionen Euro herangezogen wird. Beträgt die jährliche Einsparung mindestens 25 t CO₂ je Million Euro zuwendungsfähiger Kosten liegt ein besonders positiver Beitrag zum Klimaschutz vor.

Dabei ist insbesondere zu prüfen, dass die dem Einzelnachweis zu Grunde gelegten zuwendungsfähigen Investitionskosten mit dem Förderantrag übereinstimmen.

Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten der Einzelnachweisführung, mit der die besondere Klimafreundlichkeit des Vorhabens nachgewiesen werden kann:

» Auf Grundlage eines **vereinfachten Berechnungsverfahrens**

Für ausgewählte Fördergegenstände liegen vereinfachte Berechnungsverfahren vor, anhand derer die besondere Klimafreundlichkeit ermittelt werden kann. Wird eine Reduktion von mindestens 25 t CO₂ je Million Euro zuwendungsfähiger Investitionen erreicht, ist der Einzelnachweis der besonderen Klimafreundlichkeit erbracht. Einzelheiten zu den vereinfachten Berechnungsverfahren sind in der **Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“** beschrieben.

» Auf Grundlage einer **Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen:**

- Durchführung einer **Standardisierten Bewertung** nach der aktuell geltenden Fassung zum Zeitpunkt der Programmaufnahme
- Einzelnachweisführung anhand der **Methodik des Bundesverkehrswegeplans**
- **Sonstige Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung** mit direkter Ausweisung der CO₂-Emissionen. Hierfür werden Anforderungen an die verwendete Methodik in der **Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“** in Kapitel 3.1 vorgegeben.

» Auf Grundlage einer **Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen**

- Wenn in der Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung keine CO₂-Wirkungen ausgewiesen werden, werden Verkehrs- bzw. Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen umgerechnet. Hierfür werden Hinweise für die Vorgehensweise in der Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“ in Kapitel 3.2 gegeben.

Welche Einzelnachweisart jeweils bei konkreten Vorhaben heranzuziehen ist, wird in den folgenden Übersichten je Bereich (KStB, ÖPNV und RuF) vorgestellt.

Die Zuordnung zu den einzelnen Bereichen und daraus folgend die Frage, welches Einzelnachweisverfahren anzuwenden ist, richtet sich nach der **förderrechtlichen Subsumtion** der Vorhaben unter die Fördergegenstände. Wird für abgrenzbare Bestandteile eines Gesamtvorhabens der Klimabonus beantragt, so ist dieser abgrenzbare Teil des Gesamtvorhabens als „Vorhaben“ i.S.d. VwV-LGVFG zu werten, und das für dieses (Teil-)Vorhaben einschlägige Einzelnachweisverfahren kann angewandt werden. Wird beispielsweise eine Brückenkappe als Bestandteil eines Brückenmodernisierungsprogramms verbreitert, um einen Radweg darauf zu errichten, dann kann die benötigte Emissionsminderung des Radwegs im Verhältnis zu den anteiligen Investitionen des Radwegs mit dem einschlägigen vereinfachten Berechnungsverfahren ermittelt werden. Zu

beachten ist, dass für das abgrenzbare Vorhaben die formellen und materiellen Voraussetzungen vorliegen müssen.

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

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

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

2.3.2.2.1 Kommunalen Straßenbau (KStB)

Für den Bereich KStB gibt Tabelle 2-1 eine Übersicht, welche Verfahren je Fördergegenstand möglich sind.

Tabelle 2-1 Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen KStB

VwV	Bezeichnung	Möglichkeiten der Einzelnachweisführung nach Anlage 21 VwV-LGVFG
I.1.1	Verkehrswichtige innerörtliche Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.2	Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.3	Verkehrswichtige außerörtliche Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.4	Dynamische Verkehrsleit-/steuerungs- und -informationssysteme sowie Umsteigeparkplätze und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen

I.1.5	Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 BauGB	Eine entsprechende Förderrichtlinie wird derzeit vom Verkehrsministerium erarbeitet.
I.1.8. 1. Alt.	Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung an bestehenden Straßen	<ul style="list-style-type: none"> » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO₂-Wirkungen » Verkehrs- bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO₂-Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO₂-Wirkungen
I.1.8. 2. Alt.	Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung - Elektromobilität	Einzelnachweis gemäß Erlass zur Förderung von Ladeinfrastruktur an Straßen sowie auf öffentlichen und nicht öffentlichen Flächen vom 12.08.2021

Aufgrund der Komplexität der verkehrlichen Wirkungen im Bereich KStB sind aktuell keine vereinfachten Berechnungsverfahren in der Anlage „*Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften*“ verfügbar. Für die ausgewählten Fördergegenstände in Tabelle 2-1 besteht grundsätzlich die Möglichkeit der Einzelnachweisführung mittels einer Verkehrsuntersuchung bzw. Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Anforderungen an die angewendete Methodik werden in der Anlage „*Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften*“ erläutert.

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

Checkliste Verkehrsuntersuchung – KStB

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

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

Tabelle 2-2 Checkliste Verkehrsmodell KStB - allgemein

Eigenschaften	Prüfung durch	Ja	Nein
Bezugszeitraum: Analyse	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bezugszeitraum: Prognose	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Untersuchungsraum	Verkehrszellenplan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kalibrierte Analyse-Umlegung	Angemessenheit im Bericht,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prognose-Umlegung	Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Planfall/Mitfall	Übersichtsplan Vorhaben,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Umlegungsplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitfallwirkung	Differenzplot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausweisung der Betriebs- bzw. Fahrleistung	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umrechnung in CO ₂ -Emissionen	Angaben im Bericht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tabelle 2-3 Checkliste makroskopisches Verkehrsmodell - KStB

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

Tabelle 2-4 Checkliste mikroskopische Verkehrssimulation - KStB

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

2.3.2.2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Für den Bereich ÖPNV gibt Tabelle 2-5 eine Übersicht der Verfahrensmöglichkeiten je Fördergegenstand.

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

Tabelle 2-5 Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen ÖPNV

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

II.1.6	Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentrale Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen	für die Ladeinfrastruktur: » Die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur hat aufgrund des Betriebs der entsprechenden Busse einen besonders hohen treibhausgaseinsparenden Effekt. Aus diesem Grund wird der Klimabonus für die Errichtung von Wasserstofftank- und Ladeinfrastruktur pauschal gewährt. Eine Einzelnachweiserbringung ist nicht notwendig. Eine entsprechende Regelung wird derzeit vom VM erarbeitet.
II.1.7	Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen	» Vereinfachtes Berechnungsverfahren » Standardisierte Bewertung oder sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit direkter Ausweisung der CO ₂ -Wirkungen » Sonstige vergleichbare Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO ₂ -Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO ₂ -Wirkungen
II.1.8	Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen, wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation und Anschlussicherung und für interoperable elektronische Fahrausweise	» Sonstige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ohne direkte Ausweisung der CO ₂ -Wirkungen und Umrechnung der Verkehrs- und Fahrleistungsänderungen in CO ₂ -Wirkungen

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

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

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

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

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

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

Checkliste Verkehrsuntersuchung - ÖPNV

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

Tabelle 2-6 Checkliste Verkehrsmodell - ÖPNV

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

2.3.2.2.2.3 Rad- und Fußverkehr (RuF)

Für den Bereich RuF gibt Tabelle 2-7 eine Übersicht der Verfahrensmöglichkeiten je Fördergegenstand.

Tabelle 2-7 Einordnungshilfe möglicher Einzelnachweisverfahren nach Fördergegenständen RuF

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

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

Tabelle 2-8 Checkliste Verkehrsmodell - RuF

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

Checkliste Vereinfachtes Berechnungsverfahren „Radwege“

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

Tabelle 2-9 Checkliste Begründung Plausibilitätsprüfung Radwege

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

Sind in Summe mindestens 6 Punkte erreicht worden, kann die Begründung für die Plausibilitätsprüfung der Radwege angenommen werden.

2.3.2.2.4 Weiterführende Hinweise in Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“

Eine Beschreibung der **vereinfachten Berechnungsverfahren** des Klimabonus, sowie Hinweise zu Anforderungen und Umrechnungsvorschriften in CO₂-Emissionen in Bezug auf den Klimabonus von Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und weiterführende Hinweise der Einzelnachweisführung unter Anwendung einer Verkehrsuntersuchung auf Basis eines Verkehrsmodells sind in der Anlage „Allgemeine und konkretisierende Berechnungsvorschriften“ zusammengestellt.

2.3.2.3 Prüfungsergebnis zur Höhe der Zuwendung (Klimabonus)

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

Bevor ein Antrag aufgrund fehlenden Nachweises abgelehnt wird, kann der Antragstellende zur Nachbesserung seines Antrags, insbesondere auch zur Nachbesserung des Nachweises des besonders positiven Beitrags zum Klimaschutz, aufgefordert werden. Dies umfasst auch die Antragstellenden auf Fehler und Unzulänglichkeiten in den von ihnen abgegebenen Erklärungen bzw. den gestellten Anträgen hinzuweisen, die im Interesse einer zweckmäßigen Rechtsverfolgung notwendigen Ergänzungen, Berichtigungen und Klarstellungen anzuregen und erforderlichenfalls die Betroffenen entsprechend zu belehren, vgl. § 25 Abs. 1 Satz 1 VwVfG. Eine Pflicht hierzu entsteht, sobald sich der Behörde der Eindruck aufdrängen muss, dass Anträge oder Erklärungen versehentlich oder aus Unkenntnis unterblieben oder unrichtig abgegeben sind. Eine Verpflichtung der Behörde, einen Antragsteller, der die ihm obliegende Mitwirkungspflicht nicht erfüllt hat, vor den daraus resultierenden Risiken eines Rechtsverlustes oder sonstigen Nachteils zu bewahren, besteht nicht.³ Das bedeutet, die Behörde sollte bei unzureichendem Nachweis den Antragstellenden hierauf hinweisen und unter Fristsetzung zur Nachbesserung auffordern. Wird der Nachweis nach Hinweiserteilung jedoch nicht erbracht, ist es nicht die Pflicht der Behörde diesen zu ermitteln.

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

³ Herrmann, in: BeckOK VwVfG, Bader, Johann u. Ronellenfitsch, Michael [Hrsg.], 53. Edition, München 2021, Stand: 01.10.2021, § 25, Rn. 6.